ROK III. SIERPIEŃ—WRZESIEŃ 1933 Nr. 5—6

PRAKTYCZNA WIEDZA GOSPODARCZA

MIESIĘCZNIK
INSTYTUTU PRAKTYCZNEJ WIEDZY GOSPODARCZEJ

Wydawca: W imieniu Insytutu P. W. G. Prezes STEFAN PODWORSKI.
Redaktor naczelny: Inż. Leon Polanowski.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 20. Tel. 540-92.

TREŚĆ NR. 5—6.

BIURO INSTYTUTU P. W. G.

czynne jest w dni powszednie od godz. 10—14 i od 17—19.

Prezes Zarządu Głównego przyjmuje za uprzedniem telefonicznem porozumieniem.

Redaktor Naczelny miesięcznika w poniedziałki od 18—19.

Kierownicy Wydziałów od 17—19.

W chwili ukazania się niniejszego numeru „Praktycznej Wiedzy Gospodarczej“ dokonywa się w społeczeństwie doniosły akt gospodarczy. Powstały wskutek ogólnoświatowego kryzysu niedobór budżetowy musiał być pokryty. Rząd zaniechał myśli o pożyczce zagranicznej i zawrócił z drogi redukcji i obniżek, lecz zaapelował w zaufaniu do społeczeństwa, aby zaradziło ono WŁASNEMI SIŁAMI, ofiarując mu jako środek zaradczy pożyczkę wewnętrzną.

Społeczeństwo wpełni zrozumiało swój obowiązek i natychmiast odezwało się na apel, reagując przytem silnie i powszechnie. Wszystkie stany i warstwy społeczeństwa zadeklarowały swój udział i dlatego z całą pewnością twierdzić można, że LOS POŻYCZKI ZOSTAŁ POMYŚLNIE PRZESĄDZONY. Sądząc z dotychczasowych zgłoszeń, można spodziewać się conajmniej dwukrotnego pokrycia pożyczki. Zważywszy trudności rynku finansowego, jest to wielki sukces, świadczący zarówno o zaufaniu społeczeństwa do Rządu, jak o dojrzałości społeczeństwa i jego wierze we własne siły. Cieszymy się, że już w pierwszym numerze tegorocznym daliśmy wyraz naszym poglądom na możliwość wyjścia z kryzysu własnemi siłami i na możliwość wydobycia ze społeczeństwa tkwiących w nim pierwiastków siły i hartu. Cieszymy się, że życie tak rychło potwierdziło nasz pogląd na jednym odcinku i mamy niezachwianą wiarę, że uda się to i na pozostałych odcinkach życia gospodarczego. Kryzys dzisiejszy jest w największej mierze kryzysem zaufania. Powrót powszechnego zaufania będzie niezawodnym środkiem do pokonania trudności ekonomicznych. I dlatego dowód tego, jaki widzimy w sukcesie „Pożyczki Narodowej“, wpłynie niewątpliwie na pomyślne nastawienie psychiczne społeczeństwa.

Jakkolwiek sytuacja gospodarcza nadal pozostaje trudna, temniemniej tu i ówdzie widać przebłyski poprawy. W hutnictwie ożywienie jest duże, a wywóz jego produkcji wzrósł w dwójnasób. Stwierdzono również ożywienie w przemyśle włókienniczym, gdzie wzrosła zarówno produkcja jak i stan zatrudnienia. Niewątpliwie znajdzie to oddźwięk i w innych gałęziach przemysłu. Trudno przesądzić dzisiaj o trwałości tej poprawy, sam jej fakt nabiera jednak doniosłego znaczenia, świadcząc o możności przezwyciężenia kryzysu.

Instytut Praktycznej Wiedzy Gospodarczej, pragnąc w swej skromnej działalności przyczynić się do poprawy choć w drobnej mierze, poszukuje dróg wyjścia z kryzysu, aby skierować na nie rzesze łaknących pracy. Jeden z takich mało wyzyskanych gospodarczo odcinków stanowi turystyka, czemu daliśmy wyraz w poprzednim numerze. Dążąc konsekwentnie po wytycznej linji, Instytut Praktycznej Wiedzy Gospodarczej uruchamia w najbliższym czasie praktyczne „Kursy Przysposobienia Turystycznego“.

Edward Idzikowski.
Poseł na Sejm

Rola i znaczenie rzemiosła w gospodarce narodowej

Przewlekły kryzys gospodarczy, trapiący większość państw od szeregu lat, wywołał wiele teoryj, poglądów i uwag ekonomistów, dążących do ustalenia środków zaradczych i usiłujących wykazać w chaosie wypadków przyczynowość i skutki tych niezmiernie ciężkich zjawisk, które życie narodów wytrąciły z równowagi i postawiły przyszły ich los przed czemś nieznanem i niedającem się ująć w uświęcone tradycją kanony ekonomiczne.

Dlategoteż, przenosząc się na odcinek rzemieślniczy, należy podkreślić, że byłoby może rzeczą zbyt prostą szukać wytłumaczenia sytuacji gospodarczej rzemiosła jedynie w ciasnym kręgu i w szczupłym zakresie zagadnień, bezpośrednio go dotyczących, gdyż to, co się dzieje z poszczególnemi grupami gospodarczemi — są to wydarzenia bardzo skomplikowane, zależne w znacznej mierze od sytuacji międzynarodowej i całokształtu polityki gospodarczej różnych państw.

Wprawdzie wojna skończyła się już dawno, ale jej skutki, które wpłynęły na ukształtowanie się stosunków gospodarczych w pierwszych latach powojennych, zachowały w dalszym ciągu swój wpływ. W ostatnich latach, w okresie kryzysu ekonomicznego, zarówno Polska jak i inne państwa szukają nowych form gospodarczych, przystosowanych do wytworzonych warunków.

Praktyka ostatnich kilkunastu lat pozwoliła ustalić siły, wartość i znaczenie poszczególnych grup gospodarczych. Z tego

trudnego egzaminu rzemiosło wyszło ręką obronną, wykazując, łącznie z drobnym rolnictwem, dużą odporność i zdolność przystosowania się, nawet do najcięższych warunków gospodarczych.

Organizmy państwowe, przechodzące przesilenie ekonomiczne, wyjdą z niego ręką obronną, o ile wporę zdołają przystosować się do zmienionych warunków gospodarczych; w przeciwnym razie choroba rozwinie się w nich coraz silniej i zniszczy stopniowo komórki gospodarstwa narodowego.

Liczyć się bowiem należy z tem, że kryzys wraz ze wszelkiemi jego destrukcyjnemi objawami trwa nadal, wywołując coraz nowsze i trudniejsze do zwalczania komplikacje. Jednakże z pośród wszelkiego zła, jakie przyniósł on ze sobą, wyłoniły się czynniki pozytywne. Jeden z takich stanowi konieczność poddania rewizji dotychczasowego układu stosunków ekonomicznych pod kątem widzenia wartości poszczególnych działów produkcji narodowej, ich odporności na te wielkie niedomagania, jakiemi są bezrobocie, nadprodukcja i t. p., a wreszcie stopnia elastyczności i przystosowania się do ciągle zmiennych konjunktur. Powstaje więc ze strony państwa i zorganizowanych grup gospodarczych konieczność nietylko przeciwstawienia się złym konjunkturom ekonomicznym, ale, w pierwszym rzędzie, znalezienia dróg i środków dla tworzenia pomyślnych konjunktur.

Jeżeli idzie o Polskę — znajduje się ona o tyle w szczęśliwych warunkach, że jej struktura gospodarcza, oparta na drobnym i średnim rolniku i drobnym wytwórcy, znieczula jej wrażliwość na przewrót w handlu międzynarodowym i stwarza możliwości jaknajdalej idącego uniezależnienia się od zagranicy.

W Polsce po wojnie rzemiosło znalazło się w znacznie cięższych warunkach gospodarczych, aniżeli inne grupy wytwórcze. Duża część warsztatów została przez wojnę zniszczona. Inflacja zabrała tym zakładom ich drobne oszczędności, gromadzone przez wiele lat. Jeżeli zaś idzie o nastawienie rządu i społeczeństwa w pierwszych latach powstania państwowości polskiej — to śmiało można powiedzieć, że rola i wartość rzemiosła w gospodarce narodowej była niedoceniana, podczas gdy inne grupy gospodarcze były wyraźnie uprzywilejowane, a nawet w stosunku do ich realnych wartości — przeceniane.

W okresie wojny, kiedy zapotrzebowanie było ogromne, kiedy nie liczono się z ceną, a szło przedewszystkiem o masowość

produkcji, wielki przemysł wypłynął na powierzchnię, przyczem, zasilany stale przez państwo i otoczony specjalnie troskliwą opieką, zyskał w drodze nienaturalnej prawo uprzywilejowanego pierwszeństwa przed innemi grupami. Chodziło bowiem głównie o dostosowanie się do potrzeb aprowizacji i potrzeb obrony państwa.

Skutki tego stanu rzeczy w nastawieniu gospodarczem przez długie lata pokutowały i dziś jeszcze odbijają się przykrem echem.

Dopiero kryzys ekonomiczny, brak rynków zbytu, oraz inne trudności wykazały, że wielki przemysł jest w obliczu tych zjawisk mało odporny, kiedy równocześnie drobna produkcja, w tych samych warunkach, stawia dzielnie czoło wszelkim przeciwieństwom, a to dzięki hartowi i samopoświęceniu, oraz zdolności przystosowania się do zmienionych warunków i przywiązania do warsztatu.

Nowa rzeczywistość poucza, że w ogólnej gospodarce typem dominującym nie może być tylko wielki przemysł, wraz z jego koncernami, syndykatami, kartelami — lecz również i przedewszystkiem stan średni.

Międzynarodowy kongres stanu średniego, odbyty w Pradze Czeskiej w r. 1932, podkreślił, że stan średni, skupiający elementy ładu i równowagi, jest fundamentalnym czynnikiem przyszłej stabilizacji gospodarczej i ustrojowej, oraz, że konieczna jest większa nad nim opieka państwa. Pojęcie stanu średniego nie obejmuje tylko warstw rzemieślniczych i kupieckich, lecz również drobne i średnie warsztaty rolnicze i rzesze pracowników wszelkiej ktaegorji, które dążą do stworzenia sobie przy pomocy mniejszych kapitałów własnych warsztatów pracy i samodzielnej egzystencji. Również zjazdy miarodajnych reprezentacyj rzemiosła w Polsce odczuwają konieczność konsolidacji i samopomocy w sprawach gospodarczych, w oparciu o przemyślany program ułożony przez państwo. Zmieniła się dziś bowiem rola gospodarcza państwa.

Państwo, jako organizm, posiadający cele i środki działania znacznie silniejsze od tych, które posiadają jednostki, a nawet zorganizowane grupy gospodarcze — musi wkroczyć w dziedzinę życia gospodarczego, musi wpływać na usunięcie z niego niepewności i kryzysów, prowadzących do unieruchomiania zakładów

pracy i do pozbawienia podstaw egzystencji mas pracujących.

Stanowisko państwa może się wiele przyczynić do rozwoju ekonomicznego tych grup gospodarczych, które mają prawo do życia i które mogą stworzyć podstawę dobrobytu narodowego.

Doświadczenie lat ostatnich stwarza konieczność poddania rewizji tych poglądów i nastawień, które nie wytrzymały prób życia i czasu.

Dzisiaj rola rzemiosła i drobnego przemysłu, średniego i drobnego rolnictwa w Państwie Polskiem rośnie tak szybko i olbrzymieje, że w imię dobra publicznego wymaga coraz większego współudziału w ogólnej polityce gospodarczej państwa.

Mówiąc o rzemiośle, o jego roli społecznej i ekonomicznej, wypada podkreślić, że rzemiosło w Polsce — to 450 tysięcy warsztatów pracy, zatrudniających miljon trzysta pięćdziesiąt tysięcy ludzi, którzy, łącznie z rodzinami, reprezentują wielki odłam ludności, o dużych wartościach społecznych.

Według obliczeń statystycznych, sumaryczny obrót roczny średniej i drobnej produkcji polskiej wynosi przeszło 4 miljardy złotych, t. j. kwotę przekraczającą obroty wielkiego przemysłu.

Rzemiosło posiłkuje się wyłącznie rodzimym kapitałem i w 90-ciu procentach polskim surowcem.

Rzemiosło, w przeciwstawieniu do dużego przemysłu, pozostawia dochód i powiększony majątek i kapitał w Państwie, przyczyniając się do wzrostu bogactwa narodowego.

Rzemiosło jest znacznym płatnikiem podatków państwowych. Wysokość tych podatków zbliżona jest do wysokości podatków bezpośrednich, uiszczanych przez wielki przemysł. Wystarczy chociażby przytoczyć, że według danych Ministerstwa Skarbu wysokość podatku obrotowego za r. 1931, opłacanego przez przedsiębiorstwa najdrobniejsze, czyli kategorji VIII-ej, zbliżona jest do podatku, ponoszonego przez największe przedsiębiorstwa przemysłowe, t. j. kategorji I-ej. Jeżeli do tego dodamy, że w r. 1931, kiedy obowiązywała ustawa o podatku przemysłowym z r. 1925, znaczna część drobnych pracowni rzemieślniczych zwolnioną była z płacenia podatku obrotowego i, jeżeli uwzględnimy, że zgodnie z nowelizacją tej ustawy od r. 1932 obowiązuje powszechność podatkowa — to, mimo braku liczb, kierując się nawet największą ostrożnością, będzie można z całą pewnością twierdzić, że podatek obrotowy, opłacany przez

VIII-ą kategorję, nie jest napewno mniejszy od tego podatku, opłacanego przez I-ą kategorję.

Rzemiosło jest najregularniejszym płatnikiem podatkowym i kredytobiorcą, jak wypływa z danych statystycznych Ministerstwa Skarbu i Banku Gospodarstwa Krajowego.

Ostatnie badania, zarówno władz rządowych jak i samorządów gospodarczych wykazują, że rzemiosło posiada duże zdolności w kierunku eksportowym, z uwagi na jakość towaru oraz niską cenę.

Racjonalna polityka Państwa w kierunku rozwoju rzemiosła może się przyczynić w bardzo znacznym stopniu do zwalczania bezrobocia.

Rzemiosło odgrywało, a może odegrać jeszcze silniejszą rolę w dziedzinie zaopatrzenia siły zbrojnej.

Przez przemyślany i racjonalny program gospodarczy, oparty w pierwszym rzędzie na tanich surowcach i kredytach, pracownie rzemieślnicze mogą przyczynić się do obniżki cen gotowych produktów, stabilizacji tych cen i spowodowania równowagi między cenami produktów wsi i miasta.

Należy pamiętać, że przy kształtowaniu się ceny gotowego produktu dużą rolę składową odgrywa cena surowca.

Skartelizowanie dużego przemysłu powoduje, że ceny surowca w wielu zawodach rzemieślniczych są sztywne i wysokie, co utrudnia wytworzenie po cenach niskich produktów rzemieślniczych, przystosowanie ich do możliwości nabywczych zubożałego społeczeństwa, oraz do zachowania słusznej i koniecznej równowagi między cenami produktów wsi i miasta.

Rzemiosło, jako klasa pośrednia między kapitałem i pracą najemną, jest ostoją równowagi społecznej.

Rzemiosło w znacznym stopniu przyczynić się może do racjonalnej aprowizacji ludności miast i regulowania cen w zakresie artykułów spożywczych.

Rzemiosło jest jedną z głównych składowych stanu średniego i, wraz z drobnym i średnim handlem i rolnictwem, powinno stanowić trzon w układzie gospodarczym Państwa Polskiego.

W interesie państwa leży zwiększenie ilości i wartości wielotysięcznej produkcji warsztatów rzemieślniczych.

W interesie państwa leży umożliwienie pracowniom rzemieślniczym standaryzowania produktów poszczególnych gałęzi rzemieślniczych, w celu zrealizowania tą drogę jednego z najważniejszych i najpilniejszych zadań doby obecnej, a mianowicie zwiększenia udziału rzemiosła w eksporcie, oraz umożliwienia tym warsztatom rzemieślniczym dostaw wytworów dla państwa.

Praca taka oparta być może tylko na wspólnym wysiłku rzemiosła. Praca ta jednakże wymaga współdziałania ze strony państwa, samorządów gospodarczych i innych zbiorowych organizacyj, powołanych przez prawo i życie.

Dla dokonania tego wielkiego zadania, dużą rolę odegrać może racjonalna pomoc kredytowa, która winna obsłużyć poszczególne dziedziny produkcji i zbytu w rzemiośle.

Źródła kredytowe dla tego celu wypływać powinny w pierwszym rzędzie z samopomocy samych rzemieślników, oraz z pomocy ze strony państwa.

Rzemiosło, jako jeden z wielkich i najsolidniejszych płatników podatkowych w państwie, jako czynnik produktywny, jako czynnik równowagi społecznej i najsolidniejszy kredytobiorca— ma prawo domagania się od państwa słusznego i sprawiedliwego udziału w rozprowadzaniu kredytów państwowych.

Swoistość produkcji i sprzedaży wytworów rzemieślniczych, interes państwa, oraz konieczność utrzymania i prawidłowego funkcjonowania rzemieślniczych zakładów pracy — domagają się osobnych funduszów dla rzemiosła, kredytów i specjalnej formy rozprowadzania.

Dotychczasowa forma kredytów państwowych dla rzemiosła sprowadza się głównie do doraźnych pożyczek, udzielanych poszczególnym przedsiębiorstwom. Nie negując wartości i znaczenia tego kredytu dla rzemiosła, wypada jednakże zaznaczyć, że ta forma kredytów nie daje możności wykonania lub przyczynienia się do wykonania programu gospodarczego, a stosowanie w ten sposób tak doskonałego instrumentu, jakim są kredyty, nie daje odpowiednich wyników.

Brak polityki w zakresie kredytów rzemieślniczych również przyczyniał się do tego, że często nawet najpiękniejsze plany gospodarcze, dotyczące rzemiosła, nastręczały trudności przy ich

realizacji. Jako przykład możnaby przytoczyć np. zagadnienie zakupu surowca.

Za słusznością powyższego twierdzenia przemawia również potrzeba prac pionierskich, czy to w zakresie inwestycyj, czy poszukiwania rynków zbytu, czy standaryzacji produkcji i t. d. Dla tego celu konieczne są bardzo tanie kredyty, nie mogące płynąć z kredytów bankowych i dlatego źródłem ich powinien być osobny fundusz rzemieślniczy, zbudowany wspólnym wysiłkiem rzemieślników przy współudziale państwa.

Jednym ze sposobów i środków walki z kryzysem gospodarczym, oraz przyczyniania się do tworzenia konjunktur gospodarczych — to program państwowych dostaw, uwzględniający rolę, siłę i znaczenie rzemiosła w Polsce.

Ogłoszenie odnośnej, jednolitej dla całego państwa ustawy stworzyć może nowe pomyślne warunki dla rozwoju przemysłu, handlu, rzemiosła i rolnictwa.

Ustawa, uwzględniając możliwie w najszerszym zakresie istotne interesy i potrzeby kontrahentów, zawierających umowy o dostawy lub roboty, przyczyni się w sposób decydujący zarówno do prawnego, jak i gospodarczego uporządkowania tak ważnej dziedziny, jaką stanowią dostawy państwowe i roboty publiczne.

Dotychczasowe przepisy o dostawach były wadliwe i nieprzystosowane do norm życia, co powodowało, że wielka grupa wyrobów rzemieślniczych nie była dostarczana państwu bezpośrednio przez rzemieślników, względnie ich organizacje, lecz przez pośredników. Stan taki jest szkodliwy, zarówno dla interesów państwa jak i dla produkcyjnych warsztatów rzemieślniczych, ponieważ pośrednicy, którym zależy na jaknajwiększych zarobkach, szukają towaru taniego, znajdują go nie u wykwalifikowanych rzemieślników, lecz w nielegalnych warsztatach prymitywnie zorganizowanych pracowni, produkujących towar niskiej jakości. Dlatego wytwory rzemieślnicze, dostarczane przez tego rodzaju pośredników, częściowo tylko lub pozornie zaspakajają wymagania odbiorców.

W interesie więc publicznym, jak i małych przedsiębiorstw wytwórczych, powstaje potrzeba ułożenia takiego planu gospodarczego dostaw wyrobów rzemieślniczych, któryby spowodował ściślejszy kontakt wytwórczości rzemieślniczej z organami pań-

stwowemi, odbierającemi dostawy. Utrudni to pośrednikom zbyt towarów złego gatunku, zmusi do zwrócenia uwagi na jakość towaru, ochroni interes średniej i małej produkcji, umożliwiając dostarczanie po dostępnej cenie produktów dobrej wartości. Ustawa o dostawach ramowo zredagowana daje te możliwości rządowi.

Należy przewidywać, że rząd, wydając rozporządzenie wykonawcze do ustawy o dostawach, oprze go na takim planie gospodarczym, który może przyczynić się do rozwoju średniej i małej produkcji na okres bieżący i na przyszłość, ustalając, że dostawy tych wytwórni odbywać się będą nieprzerwalnie i racjonalnie, w czasie pokoju jak i na wypadek wojny.

W zakładzie rzemieślniczym momenty natury psychicznej wpływają decydująco na przedsiębiorczość i dlatego proponowane normy mogą się przyczynić do zamiany dużego zasobu energji potencjalnej, tkwiącej w rzemiośle, w postać kinetyczną, dla dobra państwa i rzemiosła.

Uwzględnienie poruszonych zasad w rozporządzeniu wykonawczem wytworzy w rzemieślniku wiarę, że państwo myśli o nim i dba o to, aby jego przedsiębiorstwo było wykorzystane do wszystkich możliwości produkcyjnych.

Należy jednak podkreślić, iż rzemiosło dotychczas, niestety, nie dostosowało się do wykonywania masowych dostaw, a to z uwagi na luki w obowiązujących przepisach ustawy przemysłowej w przedmiocie gospodarczej organizacji rzemiosła. Przepisy te niedostatecznie uwzględniają strukturę i organizację warsztatu rzemieślniczego, co stanowi poważną przeszkodę do podejmowania się dostaw i żądania zaliczek, które muszą mieć odpowiednie zabezpieczenie. Pojedyńcze skromne warsztaty rzemieślnicze takiego zabezpieczenia przeważnie dać nie mogły. Zbiorowa natomiast organizacja samodzielnych rzemieślników, rozporządzająca wspólnym kapitałem, stanowiłaby już rękojmię zwrotu zaliczki w towarze i wykonania terminowego zamówienia.

Przechodząc do zagadnienia konkurencji warsztatów szkolnych, oraz nielegalnych przedsiębiorstw — wypada podkreślić następujący stan rzeczy:

Poszczególne grupy rzemieślnicze i organizacje rzemieślnicze, na swych zjazdach, wysuwają postulat usunięcia konkurencji w zakresie rzemiosła, uprawianej przez przedsiębiorstwa sa-

morządowe, publiczne zakłady naukowe, zakłady karne i poprawcze, warsztaty więzienne, wojskowe, prywatne nielegalne przedsiębiorstwa, i t. p.

Konkurencja wyżej wymienionych zakładów, korzystających z taniego lub zupełnie bezpłatnego robotnika, nieponoszących świadczeń socjalnych ani podatków, opłacających koszty administracyjne z budżetu państwowego lub samorządowego i nie mających trosk o kapitał obrotowy — jest dla drobnego przemysłu i rzemiosła bardzo groźną i w okresie przesilenia gospodarczego przyczynić się może do osłabienia przedsiębiorstw rzemieślniczych, wpływa na wzrost bezrobocia, a nadto pozbawia państwo dochodu z podatków.

Uchwała Komitetu Ekonomicznego Ministrów z dnia 16. V. 1930 r., oraz zarządzenia dalsze poszczególnych Ministrów idą w kierunku ograniczenia tych wytwórni wyłącznie do potrzeb własnych każdego resortu, dla złagodzenia tą drogą szkodliwych skutków konkurencji warsztatów więziennych i szkolnych.

Bardzo szkodliwa jest jednakże konkurencja t. zw. nielegalnych przedsiębiorstw, w praktyce niesłusznie zwanych pracownikami chałupniczymi.

Życie bowiem rozróżnia dwa typy chałupnictwa: jeden, który jest zbliżony do pracy najemnej, i drugi — bardziej zbliżony do rzemiosła.

Zdaniem mojem, w praktyce i tworzeniu norm prawnych w zakresie chałupnictwa, słusznem jest pierwsze ujęcie: jako chałupnika uważać należy takiego pracownika, który pracuje u siebie z powierzonego mu surowca, a nawet często przy pomocy obcych narzędzi pracy.

Różnica między chałupnikiem a robotnikiem polega przedewszystkiem na tem, że gdy robotnik zobowiązuje się do pracy w ciągu określonego czasu — chałupnik podejmuje się wykonania pewnej roboty. Daje mu to większą swobodę operowania czasem, oraz możność pracy dla kilku, a nawet kilkunastu pracodawców.

Drugi typ chałupnictwa jest szkodliwy, ponieważ zatraca się różnica pomiędzy rzemieślnikiem a chałupnikiem i wówczas ludzie mniej zawodowo wykwalifikowani, chcąc tandetnie wykonywać pracę rzemieślniczą, podszywają się pod chałupnictwo. W tej sytuacji tworzą się nierówne warunki walki konkurencyj-

nej: od rzemieślnika wymaga się dowodu uzdolnienia, rzemieślnik musi płacić podatki, świadczenia socjalne i t. p., podczas gdy chałupnik jest wolny od tych wszystkich obowiązków i ciężarów. W dodatku zyski idą na rzecz głównego pośrednika, względnie nakładcy, nigdy na rzecz konsumenta lub chałupnika. Taki stan rzeczy szkodliwy jest nietylko dla rzemiosła — godzi również w interesy państwa.

Należy więc wprowadzić zasadę, że w przemysłach, uznanych za rzemiosło, jeśli właściciel przedsiębiorstwa zatrudnia chociażby jedną tylko osobę — nie może być uważany za chałupnika. Z chwilą, kiedy właściciel warsztatu poza pracą wykonywa jeszcze czynności kierownicze i handlowe, lub jedne z nich — przestaje być chałupnikiem, a staje się przedsiębiorcą.

Dlatego, jeśli idzie o unormowanie zagadnienia chałupnictwa — prawne rozwiązanie znaleźć należy w wyłączeniu chałupnictwa z przepisów prawa przemysłowego i wydaniu specjalnej ustawy o chałupnictwie i chałupnikach.

Taką zresztą linję postępowania widzimy w prawodawstwie innych państw, np. Anglji, Francji, Czechosłowacji, Niemiec i t. p.

Zasadą projektowanych przepisów winno być, że przedsiębiorca obowiązany jest do prowadzenia listy płac zatrudnionych u niego chałupników, chałupnicy zaś obowiązani są mieć książeczki obrachunkowe.

Nie należy jednakże identyfikować chałupnictwa z przemysłem ludowym, ponieważ głównym źródłem dochodu chałupnika jest wynagrodzenie z pracy nakładczej, a w przemyśle ludowym główne źródło dochodu płynie z ziemi lub pracy na roli i zajęcie przemysłowe jest tylko dodatkowem i dorywczem.

W związku z ogólnym kryzysem i ciągłym spadkiem cen, oraz ze zmniejszonym popytem wskutek zubożenia konsumentów miejskich i wiejskich — obroty i dochody rzemieślniczych warsztatów b. zmalały. A od dobrobytu, istnienia i funkcjonowania rzemieślniczych przedsiębiorstw zależny jest los zatrudnionych w tych warsztatach robotników i uczniów, których liczba ogólna sięga miljona trzystu pięćdziesięciu tysięcy ludzi. Zważywszy poza tem, że przy złej konjunkturze podatek obrotowy i dochodowy w pracowniach rzemieślniczych przeistacza się często w daninę substancji majątkowej słabego gospodarczo za-

kładu pracy — należy uznać za słuszny i aktualny postulat ulg podatkowych dla rzemieślnika w obecnym okresie kryzysowym.

Już w znowelizowanej ustawie o podatku przemysłowym z r. 1931, rząd dał wyraz przekonaniu, że rzemiosło należy odrębnie traktować z punktu widzenia fiskalnego, przystosowując podatki do charakteru tych przedsiębiorstw. Jakkolwiek nowelizacja ustawy o państwowym podatku przemysłowym, oraz Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 4. 2. 1932 r. o zryczałtowaniu podatku od obrotu dla drobnych przedsiębiorstw dały rzemiosłu pewne ulgi — to jednakże są one niewystarczające co do rodzaju, formy i procedury. W odniesieniu do rzemiosła, zamiast mnogości różnych podatków, należałoby stworzyć jedną podatkową ustawę scaleniową, która połączyłaby i zrównoważyła interes Skarbu Państwa z organizacją i strukturą pracowni rzemieślniczych.

Rzemiosło zdaje sobie sprawę, że obecne położenie Skarbu Państwa nie pozwala na skasowanie dla rzemiosła podatku obrotowego. Uważa jednakże, że należy rozpocząć planowo prace w Ministerstwie Skarbu, przy współudziale samorządów gospodarczych, mające na celu wprowadzenie scaleniowej ustawy podatkowej dla przedsiębiorstw rzemieślniczych na podstawie dochodu, a nie obrotu. W tym celu należałoby powołać specjalną komisję przy Ministerstwie Skarbu, przy współudziale samorządów gospodarczych, która miałaby na celu opracowanie scaleniowej ustawy podatkowej dla drobnych przedsiębiorstw.

Niemniej ważnem zagadnieniem dla rozwoju rzemiosła jest utworzenie własnego ustroju ubezpieczeń socjalnych. Dlatego rzemiosło z zadowoleniem wita scaleniową ustawę ubezpieczeniową, podkreślając jednakże, że przy obliczaniu stawek ubezpieczeniowych powinien być uwzględniony swoisty charakter pracy w przedsiębiorstwach rzemieślniczych, oraz znacznie mniejszy stopień niebezpieczeństwa w tych przedsiębiorstwach, niż w przedsiębiorstwach przemysłowych.

Z tych wszystkich względów, oraz z uwagi na fakt, że rzemieślnik wkłada maximum wysiłku dla utrzymania jego warsztatu pracy, że ponosi często ciężary podatkowe i ubezpieczenia socjalne, przekraczające rozmiary jego przedsiębiorstwa — uważam, że stawki w zakresie ubezpieczeń socjalnych dla rzemiosła

powinny być specjalne i znacznie niższe niż dla dużego przemysłu.

Przystępując do zagadnienia norm prawnych w przedmiocie uprawnień i obowiązków rzemieślnika, jego warsztatu pracy, oraz organizacji gospodarczej rzemiosła, należy wskazać następujące potrzeby:

Tworząc ustawę przemysłową z r. 1927, ustawodawca stał przed niezmiernie trudnem zagadnieniem uzgodnienia zarówno trzech różnych rodzajów przepisów prawnych, pozostałych w spadku po władzach zaborczych, jakniemniej różnych potrzeb, organizacyj i przyzwyczajeń dzielnicowych. Należało uwzględnić, że organizacja i działanie rzemieślniczych zakładów pracy, a w szczególności podstawa prawna ich powstania i funkcjonowania była odmienną w różnych dzielnicach Państwa. W celu więc zunifikowania przepisów prawa przemysłowego, w ustawie przemysłowej z 1927 r. musiano wprowadzić okres przejściowy, który ekspirował z końcem 1932 r. W tych warunkach rzemiosło wyczuwa konieczność nowelizacji ustawy przemysłowej z 1927 r. w zakresie jej zasad ogólnych, jak i poszczególnych postanowień.

Jako pierwszy dezyderat, rzemiosło wysuwa sprawę dokładniejszego ujęcia, zarówno oceny dowodu uzdolnienia, jak i zwalniania od tego dowodu przy wydawaniu kart rzemieślniczych w sposób bardziej zgodny z intencją ustawodawcy, racją społeczną i interesami rzemiosła. Należy bowiem stwierdzić, że w wartości przedsiębiorstwa rzemieślniczego przeważają dobra niematerjalne nad materjalnemi, a w pierwszym rzędzie główny składnik dobra niematerjalnego — dowód uzdolnienia. Kryzys, który w dużym stopniu pochłonął substancję materjalną warsztatu rzemieślniczego, nie był w stanie naruszyć dóbr niematerjalnych, jak fachowości, umiejętnej produkcji, dobrej organizacji warsztatów. I w tem tkwi w pierwszym rzędzie siła gospodarcza pracowni rzemieślniczej. Gdy dobra materjalne znajdują ochronę w przepisach prawa — dobra niematerjalne, a w szczególności dowód uzdolnienia nie mógł znaleźć w okresie przejściowym wystarczającej ochrony w obowiązującej ustawie przemysłowej.

W prawodawstwie powojennem, zarówno w państwach zachodniej Europy jak i w Polsce, daje się zauważyć tendencja w kierunku ochrony dóbr niematerjalnych. Wystarczy choćby powołać się na ustawę o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji,

ustawę o ochronie wynalazków, wzorów i znaków towarowych i t. p. Najwłaściwszą formą ochrony dóbr niematerjalnych w rzemiośle jest utrzymanie dowodu uzdolnienia i usunięcie szkodliwej dowolności, jaką musiały wykazać w okresie przejściowym niektóre przepisy prawa przemysłowego.

Bardziej określonego i rygorystycznego przestrzegania legitymowania się dowodem uzdolnienia wymaga zarówno dobro publiczne jak i konieczność prawidłowego funkcjonowania kilkuset tysięcy warsztatów rzemieślniczych. Dotychczasowa forma dobrowolnej organizacji rzemiosła, przewidziana w ustawie przemysłowej, nie odpowiada żywotnym interesom rzemiosła i w tym punkcie ustawa przemysłowa winna ulec nowelizacji w kierunku wprowadzenia przymusu organizacyjnego. Podkreślić bowiem należy, że w związku ze skomplikowaniem się życia gospodarczego, oraz wskutek niemożności spełnienia przez poszczególne warsztaty zoddzielna ich zadań, a także wobec tego, że obok indywidualnych trosk w pracowni rzemieślniczej wytwarzają się wspólne zagadnienia, np. w sprawach eksportowych, dostaw, kredytów, zakupu surowca i t. d., a wreszcie wskutek wyłonienia się nowych form organizacji ekonomicznej w innych grupach gospodarczych — powstaje potrzeba przymusowej organizacji rzemiosła.

W okresie przejściowym obowiązującej ustawy przemysłowej, nadano izbom rzemieślniczym ograniczony okres działania. Potrzeba gospodarczej ogranizacji rzemiosła wskazuje na to, że przy nowelizacji ustawy przemysłowej zakres działania izb rzemieślniczych powinien być zbliżony w sprawach, dotyczących rzemiosła, do gospodarczego zakresu działania izb przemysłowo-handlowych i izb rolniczych. Ponadto wysuwa się konieczność powołania do życia związku izb rzemieślniczych o charakterze publiczno-prawnym, którego celem byłaby w pierwszym rzędzie koordynacja prac i opinij izb rzemieślniczych.

Za nowelizacją tych przepisów wypowiada się prawie całe rzemiosło na zjazdach i kongresach, z wyjątkiem nielicznej garstki agitatorów, którzy słuchają się nakazów partji.

W ostatnim okresie polityki gospodarczej państwa daje się zauważyć znacznie wydatniejsze docenianie roli i znaczenia rzemiosła, czego najlepszym dowodem jest oświadczenie Pana Ministra Przemysłu i Handlu Ferdynanda Zarzyckiego, że „w od-

rodzonej myśli państwowej uznano rzemiosło za jeden z zasadniczych czynników polskiego gospodarstwa narodowego".

Reasumując powyższe, wypada podkreślić, że rzemiosło stanowi bodaj najliczniejszy odłam ludności przemysłowej w Polsce, zatrudnia bowiem 450.000 warsztatów i prawie 1.350.000 pracowników, których liczba, wraz z członkami rodzin, sięga 3.000.000 osób. Wartość produkcji rzemieślniczej wynosi około 4 miljardów rocznie. W zwalczaniu kryzysu ekonomicznego rzemiosło wykazuje wyjątkową odporność, wypływającą z czynników moralnych i z przywiązania do warsztatów pracy. Opierając się na kapitale krajowym i używając do produkcji surowców krajowych, rzemiosło przyczynia się w ten sposób do zwiększenia gospodarstwa narodowego i do zapewnienia Państwu Polskiemu w znacznym stopniu niezależności gospodarczej. Przez swą naturalną łatwość przystosowania się do potrzeb rynków, rzemiosło może odegrać poważną rolę w eksporcie, który stanowi jeden z czynników złagodzenia kryzysu gospodarczego i podniesienia dobrobytu kraju. Nie ulega również wątpliwości, że w pracowniach rzemieślniczych ogniskują się wielkie możliwości obrony państwa, łączące się z tradycyjnym patrjotyzmem stanu rzemieślniczego.

Mgr. Bolesław Kaczmarkiewicz.

Stosunek społeczeństwa do kolejnictwa

Na ukształtowanie stosunku społeczeństwa do kolejnictwa decydujący wpływ wywierają następujące czynniki: poziom kulturalny i wyrobienie gospodarcze społeczeństwa, ustrój polityczny, wreszcie forma własności kolei.

Stosunek społeczeństwa polskiego do kolejnictwa badać można w trzech formach jego przejawów i w trzech źródłach jego kształtowania się. Formami temi są ustawa, opinja i petycja, a źródłami: parlament, specjalne ciała opinjodawcze i de-

zyderaty zgłaszane przez bezpośrednio zainteresowanych, zorganizowanych w pewne instytucje i grupy społeczne.

Parlament. Materjałów do badania sprawy kształtowania się stosunku społeczeństwa do kolejnictwa na terenie parlamentu dostarczają nam obrady Sejmu i Senatu nad budżetem P. K. P. Szczególnie do czasu wejścia w życie noweli do rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24. IX. 29 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe, ciała ustawodawcze miały nieograniczone możliwości ingerencji w sprawy budżetu przedsiębiorstwa kolejowego, a tem samem wszechstronnego wypowiadania się wobec gospodarki kolei państwowych. Kolejnictwo jednak jest przemysłem, który podobnie jak i inne gałęzie działalności gospodarczej wymaga specjalnej i głębszej znajomości rzeczy, o które trudno w instytucji o charakterze politycznym, jaką jest parlament. Nic dziwnego, że stosunek społeczeństwa do kolejnictwa, przejawiający się na terenie Sejmu i Senatu, posiada charakter wybitnie polityczny o podkładzie socjalnym.

Badając stenogramy sejmowe, zawierające przebieg debat nad budżetem P. K. P., dojść trzeba do wniosku, że stale dominuje w nich kilka zasadniczych idei, właściwych nastawieniu politycznemu i światopoglądowi społecznemu poszczególnych ugrupowań sejmowych.

Przedstawiciele sfer pracowniczych w wystąpieniach swoich kładą nacisk na warunki bytu szerokich rzesz kolejarzy, domagając się poprawy tych warunków. Uzasadnienia dla swych dezyderatów szukają oni w porównywaniu wynagrodzenia kolejarza polskiego z wynagrodzeniem kolejarzy w innych państwach, w wykazywaniu trudnych warunków pracy naszych pracowników kolejowych, we wskazywaniu na niezupełne stosowanie do nich t. zw. zdobyczy socjalnych, t. j. ustawodawstwa o ochronie pracy. Walczą stale o poprawę stosunku służbowego kolejarza, o zapewnienie mu stałości pracy, o zabezpieczenie go od chorób, od wypadków, na starość i t. d.

Rozumiejąc, że realizacja tych postulatów pociąga za sobą podniesienie kosztów eksploatacji kolei, ugrupowania te wskazują jako pokrycie, powiększenie dochodów przez bardziej rygorystyczną politykę taryfową. Ataki w pierwszym rzędzie kierowane są na wszelkie dalej idące ulgi taryfowe, stosowane

przy eksporcie, które z reguły uważane są przez te ugrupowania za zbędne, pociągające za sobą tylko wzrost rentowności zainteresowanych gałęzi przemysłu bez innych dodatnich skutków dla całokształtu gospodarstwa narodowego. Spotkać się też z tej strony można z bardziej rzeczową krytyką gospodarki kolejowej i polityki taryfowej i z mniej lub więcej realnemi pomysłami usprawnienia jednej i drugiej.

Ugrupowania polityczne, reprezentujące interesy kapitału oraz interesy przemysłu i handlu, w przeciwieństwie do omówionych poprzednio, dążą do redukcji kosztów eksploatacji, aby nie trzeba było powiększać strony dochodowej budżetu drogą podwyżek taryfowych i aby uzyskać możliwie marżę zysków przeznaczonych na inwestycje kolejowe, zwiększające rentowne zamówienia dla przemysłu oraz prowadzące do ulepszeń transportowych. Zdając sobie sprawę, że zmniejszenie kosztów eksploatacji kolei nie powinno być osiągane zniżką płac roboczych, które na kolejach polskich są niewątpliwie niedostateczne, wspomniane ugrupowania proponują usprawnienie eksploatacji, a to, aby osiągnąć redukcję personelu, który uważają za nadmierny. Ponadto proponowane są takie środki, jak zmniejszenie kapitału, tkwiącego w zapasach, udoskonalenia techniczne, finansowane z kredytów prywatnych, nie wyłączając zagranicznych, uproszczenia administracyjne, wreszcie zastosowanie w kolejnictwie państwowem zasad prywatno-gospodarczych czyli wprowadzenie t. zw. komercjalizacji kolei.

Te dwie zasadnicze ideologje, charakteryzujące stosunek społeczeństwa do naszego kolejnictwa, reprezentowane na terenie parlamentarnym, zawierają też liczne odchylenia od wyżej streszczonych linij wytycznych, odchylenia właściwe indywidualnościom poszczególnych członków ciał ustawodawczych.

Idee te wyłaniają się zarówno w stronnictwach, popierających Rząd, jak i w opozycji, różniąc się tylko formą i napięciem ich przejawów. Ideologja reprezentowana przez przedstawicieli ugrupowań pracowniczych posiada silniejsze napięcie i odznacza się formą bardziej ostrą, szczególnie w stronnictwach, stojących w opozycji do Rządu. Poza organicznemi właściwościami tego typu ugrupowań — przyczyna tego stanu rzeczy leży również w tem, że podkład tej ideologji jest czysto socjalny, a nie gospodarczy. Argumenty ekonomiczne mają tu znaczenie wtór-

ne, pomocnicze. Bezpośrednim celem jest walka o byt. Natomiast elementy zachowawcze, a w szczególności reprezentacje ugrupowań, dla których podstawową więzią społeczną jest działalność gospodarcza, prowadzona w celach zysku, stosunek swój do zagadnienia kolejowego na terenie parlamentarnym traktują łagodniej, ponieważ o realizację swoich dezyderatów mogą skuteczniej walczyć na innych terenach, bez domieszki demagogji, jaka z reguły towarzyszy wystąpieniom o charakterze społeczno-politycznym.

Ciała doradcze i opinjodawcze. Teren ten stanowią przedewszystkiem instytucja Państwowej Rady Kolejowej oraz Dyrekcyjne Rady Kolejowe (dziś już nie istniejące).

Zakres działania Dyrekcyjnych Rad Kolejowych był duży. W szeregu najważniejszych kwestyj Minister Kolei Żelaznych obowiązany był zasięgać opinji Rady, która pozatem miała prawo inicjatywy w rozpatrywaniu spraw. Znaczny udział w Państwowej Radzie Kolejowej przedstawicieli organizacyj gospodarczych oraz samorządu terytorjalnego zapewniał szerokim sferom konsumentów usług kolejowych daleko idący wpływ na sprawy kolejowe.

Wpływ ten był naogół dodatni, P. R. K. liczyła bowiem zawsze w swem gronie nieliczne, ale wybitne osobistości, jednoczące w sobie znajomość życia gospodarczego ze znajomością spraw kolejowych. Osobistości te nietylko nadawały ton i kierunek pracom prowadzonym przez Radę, ale same te prace wykonywały, dostarczając cennej pomocy w prowadzeniu eksploatacji kolei. Jeżeli jednak chodzi o dopatrzenie się zasadniczych cech ustosunkowania się grup społecznych, reprezentowanych w Radzie, do zagadnień kolejowych — to cechy te zawierają mało pierwiastków twórczych i noszą w sobie liczne zarodki egoizmu korporacyjnego, przejawiającego się w dużej skali wymagań, dyktowanych interesami indywidualnemi, przy jednoczesnem starannem unikaniu jakichkolwiek ofiar na rzecz ogółu.

Praca Państwowej Rady Kolejowej koncentrowała się w trzech komitetach wyłonionych z tej Rady, a mianowicie: w eksploatacyjnym, nowobudujących się kolei i taryfowym.

Badając przebieg prac i uchwały poszczególnych Komitetów P. R. K., stwierdzić można, że zarówno opinjowanie zamierzeń

Ministerstwa Kolei, jak inicjatywa Rady szły w kierunku obciążającym przedsiębiorstwo Kolei względnie Skarb Państwa. Większość przyjmowanych na komitecie eksploatacyjnym rezolucyj pociągała za sobą zwiększenie kosztów eksploatacji, albo wymagała wydatków inwestycyjnych. Proponowane przez komitet usprawnienia organizacyjne i ulepszenia eksploatacyjne kładły przeważnie środek ciężkości na wydatki osobowe, zmierzając do redukcji personelu.

Uchwały komitetu nowobudujących się kolei wykazują również napięcie w kierunku inwestycyjnym, jakkolwiek napięcie to jest hamowane zdawaniem sobie sprawy z istniejących możliwości finansowych. Ponadto uchwalane co do rozbudowy naszej sieci kolejowej rezolucje zawierają też ogólne wytyczne co do dróg finansowania tej rozbudowy, wskazują na prywatny kredyt długoterminowy i zalecając angażowanie kapitału państwowego tylko w budowie linij kolejowych pionierskich. Jednak poza temi ogólnikowemi wskazaniami komitet nowobudujących się kolei nie daje bardziej wyczerpujących rozwiązań finansowych dla konkretnych wypadków budowy nowych linij.

Gdy działalność dwu pierwszych komitetów szła w kierunku obciążającym budżet kolejowy, a pośrednio i państwowy, — zadaniem komitetu taryfowego była strona dochodowa jego budżetu. Ponieważ podstawą dochodów kolei są dochody, płynące z przewozów, a regulowane przez odpowiednią politykę taryfową, przeto polityka taryfowa kolei była przedmiotem prac komitetu taryfowego. Jak wiadomo, zadaniem tej polityki jest zapewnienie przedsiębiorstwu kolejowemu dostatecznego dochodu przy jednoczesnem współdziałaniu z całokształtem potrzeb gospodarczych pod względem komunikacyjnym. Zadanie to jest niewątpliwie bardzo trudne, gdyż wymaga równocześnie gruntownej znajomości życia gospodarczego i warunków eksploatacji kolei przy oparciu o głębszą wiedzę ekonomiczną. Przystępując tedy do oceny działalności komitetu taryfowego P. R. K., trzeba mieć na uwadze powyższe trudności.

Może właśnie z powodu tych trudności działalność komitetu taryfowego P. R. K. nie stała na takim poziomie, jaki wymagany jest od tego rodzaju instytucyj.

Badając historję komitetu taryfowego w trzech jego kadencjach, dojść trzeba do wniosku, że punkt ciężkości działalności

tego komitetu polegał na wysiłku utrzymywania taryf towarowych na możliwie najniższym poziomie przy słabem zainteresowaniu się taryfami osobowemi. Odnosi się wrażenie, że komitet taryfowy nie stanowił integralnej części jednego ciała, jakim ma być Państwowa Rada Kolejowa, a tylko był odrębną instytucją, mało liczącą się z działalnością pozostałych komitetów Rady, stworzoną po to, aby bronić od zapędów fiskalnych zarządu kolejowego te gałęzie działalności gospodarczej, które były reprezentowane w tym komitecie.

Walka z rzekomym fiskalizmem kolei była walką z wiatrakami, gdyż ramy prawne, w których musi obracać się polityka taryfowa kolei, uniemożliwiają nadmierne obciążenie kosztami przewozu ze względu na współudział w tworzeniu taryf ze strony innych Ministerstw gospodarczych, opiekujących się rolnictwem, przemysłem i handlem. Pozatem ogólno-gospodarcza polityka Państwa posiłkuje się i zapewne będzie się posiłkować nadal polityką taryfową dla realizacji swych celów, a takie wykorzystanie polityki taryfowej gwarantuje wykluczenie fiskalizmu.

Liczne zgłaszane przez komitet taryfowy wnioski o ulgi taryfowe nie liczyły się z równocześnie uchwalonemi wnioskami pozostałych komitetów P. R. K., powodującemi wzrost wydatków, ze stanem finansowym kolei i potrzebami innych gałęzi produkcji, nie reprezentowanych w P. R. K.

Że prace komitetu taryfowego P. R. K. nie rozproszkowały się w targach pomiędzy przedstawicielami zarządu kolejowego, a poszczególnymi członkami tegoż komitetu o zniżki taryfowe, zawdzięczyć należy fachowemu przewodnictwu i współdziałaniu nielicznych członków, posiadających dostateczną znajomość rzeczy i umiejących przeciwstawić interes ogólny interesom indywidualnym.

Tylko dzięki wyżej wzmiankowanym okolicznościom praca komitetu taryfowego dostarczyła szeregu cennych wartości naszej polityce taryfowej.

Zorganizowane grupy społeczne. Trzecim wreszcie źródłem kształtowania się stosunku społeczeństwa do kolejnictwa są podania i wnioski, wnoszone do kompetentnych organów bezpośrednio przez zainteresowane grupy i organizacje gospodarcze i społeczne.

Rozbudowa społeczna i gospodarcza społeczeństw poprzez różniczkowanie przejawów życia gospodarczego i społecznego powodowane postępem — prowadzi do całkowania tych przejawów w różnorodnych formach organizacyjnych, genetycznie tworzących się od dołu lub ujmowanych od góry.

W Polsce powojennej trudności gospodarcze i polityczne zarówno wewnętrzne jak i ogólnoświatowe wzmogły tempo rozwoju procesu całkowania, a rządy pomajowe przeprowadziły bardziej aktywną politykę gospodarczą i przez stworzenie samorządu gospodarczego przyśpieszyły i spotęgowały ten proces.

Dzięki tym okolicznościom źródło kształtowania się stosunku społeczeństwa do zagadnienia kolejowego, jakie stwarzają dezyderaty bezpośrednio wnoszone do kompetentnych organów przez zainteresowanych — zostało bardziej pogłębione i uporządkowane.

Izby przemysłowo-handlowe, rolnicze, rzemieślnicze, różne organizacje branżowe, syndykaty, konwencje i t. p. organizacje ujmują głębiej i szerzej wyłaniające się zagadnienia, odnoszą się do nich bardziej krytycznie, uzasadniają je bardziej rzeczowo.

Wielka różnorodność zagadnień, poruszanych w tej dziedzinie kształtowania się stosunku społeczeństwa do działalności rządu; nosi jednak w sobie jedną zasadniczą cechę charakterystyczną, którą jest dążenie do zmniejszenia ciążących na obrocie towarowym kosztów transportu. Innego nastawienia w tej dziedzinie trudno byłoby oczekiwać. Jest ono zupełnie zrozumiałe, a nawet uzasadnione. To też materjał dostarczony przez omawiane tutaj źródło, obfity ilościowo, — jest jednak bardziej jednolity jakościowo. Zadaniem zarządu kolejowego i organów badawczych Rządu jest skrupulatne studjowanie tego materjału celem wyróżnienia w nim elementów twórczych, t. zn. pożytecznych nietylko dla wnioskodawców, ale również dla stanowiącego własność publiczną przedsiębiorstwa kolejowego, a przynajmniej niebędących dla tego przedsiębiorstwa nieprodukcyjną ofiarą.

W ten sposób skreśliliśmy pokrótce główne źródła i procesy kształtowania się stosunku społeczeństwa do zagadnienia kolejowego w Polsce. W parlamencie stosunek ten rozwijał się na tle politycznym, jakkolwiek podstawą tego kształtowania się tego stosunku był czynnik czysto gospodarczy, jakim jest budżet kolejowy. Wprawdzie i budżet ogólno-państwowy rozpatrywany

i uchwalany w parlamencie, będąc elementem gospodarczym, rodzi wszędzie dyskusję polityczną, jest to jednak zrozumiałe, ponieważ każda część budżetu ogólno-państwowego posiada swój obraz społeczny albo polityczny. Natomiast budżet przedsiębiorstwa kolejowego posiada charakter czysto gospodarczy i ten jego charakter powinien być przedewszystkiem brany pod uwagę przy dyskusji.

Jeśli chodzi o ciała doradcze i opinjodawcze, to cechą dominującą kształtującego się tam ustosunkowania do zagadnień kolejowych było stawianie zadań do rozwiązania przy niedostatecznem troszczeniu się o środki na realizację tych zadań.

Wreszcie stosunek, wyłaniający się z bezpośrednich żądań, idących od zorganizowanych grup społecznych, daje się określić jako dążenie do uzyskania pomocy państwowego aparatu transportowego.

Z krótkiej tej analizy stosunku społeczeństwa polskiego do kolejnictwa dochodzimy do wniosku, że wskazanem jest, aby ewolucja kształtowania się tego stosunku szła po linji rozwoju uświadomienia, że koleje nasze stanowią wielki majątek społeczny, dobro publiczne, odgrywające docenioną rolę gospodarczą i kulturalną. Zarówno tedy na terenie politycznym, jak i na publiczno-gospodarczym nie może być miejsca na egoizm branżowy i korporacyjny, a tembardziej oczywiście — na indywidualny.

Walka o korzyści indywidualne i grupowe od kolejnictwa oraz obrona swoich interesów winna być prowadzona na terenie bezpośredniego stosunku kolei do jednostki względnie do zorganizowanej grupy społecznej.

Inż. Stefan Katelbach

Z zagadnień handlu międzynarodowego

Największem wydarzeniem w dziedzinie zabagnionych na całym świecie stosunków gospodarczych miała być odbyta ostatnio w Londynie międzynarodowa konferencja gospodarcza. Wprawdzie już na krótko przed jej zwołaniem światowy horyzont gospodarczy był zaciemniony do tego stopnia, że nic nie wróżyło uzyskania pozytywnych rezultatów w Londynie i dla-

tego już wtedy odzywały się dość liczne głosy zarówno ze strony poszczególnych rządów, jak i wybitniejszych specjalistów, przemawiające za odłożeniem konferencji, względnie przepowiadające jej mniejsze lub większe niepowodzenie. Wbrew jednak tym głosom ostrzegawczym doktrynerskie stanowisko premjera Mas Donalda, pragnącego uparcie ratować świat, zwyciężyło i konferencja doszła wprawdzie do skutku, lecz skończyła się w sposób prawie powszechnie zgóry przewidywany. Efekt konkretny tej nieudałej imprezy jest tylko jeden, a mianowicie, że społeczeństwa już i tak bardzo zrażone do kolektywnego, w drodze międzynarodowych porozumień, rozwiązywania trapiących ludzkość dolegliwości, utwierdziły się bezapelacyjnie w przekonaniu, że drogi te są stanowczo błędne. Wiejący przed konferencją z enuncjacyj amerykańskich i niemieckich pesymizm, jest dziś przekonaniem ogólnem i jak sądzić należy natyle trwałem, że wątpliwe jest, czy w najbliższej przyszłości jakiekolwiek tego rodzaju przedsięwzięcie międzynarodowe liczyć może na powodzenie.

Cóż w tych warunkach czynić należy dalej?

Jasnem jest, że wobec niemożliwości znalezienia lekarstwa ogólnego dla całej ludzkości, poszczególne kraje muszą szukać same wyjścia z sytuacji, reorganizując się wewnętrznie oraz szukając dróg wyjścia w ogólno-światowych porozumieniach, a conajwyżej w grupowych z krajami o najbardziej podobnych warunkach gospodarczych i o wspólnych mniejwięcej zainteresowaniach.

Jestem głęboko przekonany, że ta droga, stosowana dotychczas tylko sporadycznie, rzec można dość nieśmiało, — stać się musi wkrótce jedynem wyjściem z sytuacji.

Przykłady porozumień grupowych widzimy więc, czy to w układzie ottawskim, czy w porozumieniu państw zbożowych, lub wreszcie ostatnio w bloku t. zw. złotym, które jednakowoż nie przedstawiają z siebie nic oryginalnego pod względem zasad gospodarczych, gdyż organizowane są one przeważnie na uświęconych tradycjami podstawach ekonomicznych.

Dużo ciekawiej natomiast przedstawiają się próby samodzielnego, wewnętrznego, gospodarczego organizowania się poszczególnych krajów, czego przykłady na szerszą skalę widzimy ostatnio przedewszystkiem w Stanach Zjednoczonych Ame-

ryki Północnej i w Niemczech, idących po linji kompletnej rewolucji w dziedzinie stosunków socjalno-ekonomicznych, lecz których posunięcia nazwać należy eksperymentowaniem z niedającym się przewidzieć wynikiem, czyli, że trudno jest przesądzać o słuszności tych metod postępowania i związanych z niemi reform.

Chciałbym natomiast podkreślić jedno niezmiernie ciekawe zjawisko, występujące wszędzie tam, gdzie poszczególne kraje same przystępują do uzdrowienia swych stosunków gospodarczych. Jest niem pogląd krańcowo przeciwny do wypowiadanego na wszystkich konferencjach międzynarodowych. A mianowicie wszędzie wychodzi się mniejwięcej z założenia, że przeżywany obecnie przez nas t. zw. kryzys nie jest bynajmniej zjawiskiem przejściowem, które przeminąć musi wkrótce, a którego koniec można przyśpieszyć, zwalczając go, lecz, że jest to raczej naturalna zmiana ustroju socjalno-gospodarczego, z którą walka jest tylko bezpłodnem marnowaniem sił i czasu, że natomiast rozwiązania szukać należy przedewszystkiem w znalezieniu dróg, których celem ma być dostosowanie się do nowych warunków bytowania. Pogląd ten jest motywowany niezwykłą ostrością i przewlekłością przeżywanego obecnie przesilenia gospodarczego, przyczem ani niezwykle ostre zarządzenia międzynarodowe, ani fabrykowane dla celów demagogicznych statystyki, dowodzące zmierzchu kryzysu, najmniejszych nawet ulg dotychczas nie przyniosły i widocznie przynieść nie są w stanie.

Trudno w chwili obecnej orzec, czy nawrót do liberalizmu gospodarczego, propagowany jako ideał na wszelkich międzynarodowych porozumieniach jest słuszny, czy też żelazna obręcz interwencjonizmu państwowego, zacieśniająca się coraz silniej na życiu gospodarczem, jest drogą właściwą, — stwierdzić tylko należy, że o ile w początkach kryzysu rządy poszczególnych krajów, stosując etatyzm, czy interwencjonizm państwowy, oświadczyły publicznie, że jest to tylko system przejściowy, obliczony na bardzo krótki okres czasu, to w chwili obecnej zakres interwencjonalizmu państwowego ogarnia coraz szersze dziedziny życia, stając się wszędzie stopniowo coraz bardziej charakterystyczną cechą powojennych stosunków gospodarczych.

Jakież w tych warunkach drogi stoją przed nami?

Jasnem jest, że samodzielne gospodarcze organizowanie się jest również naczelnem naszem zadaniem, przyczem należy skwapliwie korzystać z eksperymentów, przeprowadzanych gdzieindziej, stosując u nas te metody, które już dały dodatnie wyniki.

Podkreślić pragnę, że przyjmując za zasadę bądź konieczność zwalczania kryzysu, bądź przystosowywania się do zmienionego ustroju gospodarczego, Polska, jako kraj nieobciążony tradycjami ustroju gospodarczego z przed wojny, bez porównania łatwiej przejść może ten okres reform i reorganizacji. Nie należy tylko upajać się hasłami czy to z przeszłości, czy też nowinkarskiemi, lecz spokojnie rozważać wszystkie za i przeciw, zanim zdecydujemy się na coś ostatecznie.

Przechodząc do omówień szczegółowych, przypomnę, że podstawami życia gospodarczego wszędzie, a więc i u nas są: równowaga budżetowa i równowaga w bilansie płatniczym. Kreśląc bardzo ostro granicę, pomiędzy obydwoma temi zagadnieniami, dodam jeszcze dla uproszczenia rozważań, że równowaga budżetowa uzależniona jest od prawidłowego funkcjonowania stosunków gospodarczych wewnętrzno - krajowych, bezdeficytowy zaś bilans płatniczy — od takiegoż funkcjonowania zewnętrznych stosunków gospodarczych. W dalszym ciągu upraszczając nasze rozważania, stwierdzam, że prawidłowe funkcjonowanie stosunków gospodarczych wewnętrzno-krajowych równoznaczne jest z prawidłową wymianą usług i towarów w kraju, wyrażającą się w prawidłowem ustosunkowaniu produkcji do konsumcji, zatrudnienia—do poszukujących pracy i t. d., co w skutkach daje dopiero odpowiadające potrzebom źródła pokrycia dla budżetów państwowych, komunalnych i t. d. Natomiast prawidłowe funkcjonowanie stosunków zewnętrzno-krajowych jest w naszych warunkach równoznaczne z funkcjonującą odpowiednio do potrzeb naszego bilansu płatniczego wymianą towarową z zagranicą, gdyż jedynie nadwyżki w naszym bilansie handlowym mogą uchronić nas od skutków ujemnego bilansu płatniczego.

Powyżej przytoczone zasady są to pewniki zawsze stałe, bez względu na to czy chcemy mieć walutę złotą, czy papierową; są to zasady, które musimy zrealizować, jeżeli chcemy ustabilizować nasze stosunki gospodarcze.

Kończąc na tem rozważania ogólne przejdę w dalszym ciągu do bliższego rozejrzenia się w obecnej konstrukcji naszej towarowej wymiany międzynarodowej, czyli tej podstawy równowagi naszego bilansu płatniczego.

Ułatwieniem dla dalszej analizy będą niektóre cyfry, które przytaczam poniżej:

Ogólny spadek obrotów w handlu międzynarodowym w roku 1932 w porównaniu do 1930 roku wykazuje podług danych statystycznych Ligi Narodów około 51%, spadek zaś obrotów w tymże czasie w handlu międzynarodowym Polski wynosi 59% (rok 1930 — 4.679 milj. zł. — rok 1932 — 1.946 milj. zł.). Rozpatrując spadek obrotów w handlu międzynarodowym w poszczególnych krajach widzimy, że w roku 1932 w porównaniu do 1931 roku import do Polski spadł o 41%, przyczem w tymże czasie jeszcze większy spadek wykazał import w krajach europejskich w Danji (47%), Estonji (58%), Grecji (43%) i Jugosławji (44%), w krajach zaś pozaeuropejskich w Chili (80%) i w Unji Południowo-Afrykańskiej (51%).

Jeżeli chodzi o eksport, który w 1932 w porównaniu do 1931 spadł w Polsce o 43%, to jeszcze większy spadek eksportu wykazują w tymże czasie z krajów europejskich Estonja (59%), Irlandja (45%) i Czechosłowacja (44%), z pozaeuropejskich zaś krajów jedynie Chile (75%).

Badając w dalszym ciągu handel zagraniczny Polski ustalimy również, począwszy od 1930 roku przeciętną wartość przywiezionej do nas i wywiezionej od nas tony towaru, jak również procentowy spadek wartości tych ton. Widzimy tutaj:

Przeciętna wortość tony towaru importowanego do Polski:

Rok 1930: 3571000 ton wartości zł. 2.246.000.000; 1 t—zł. 629
Rok 1931: 2931000 ton wartości zł. 1.468.000.000; 1 t—zł.501
Rok 1932: 1787000 ton wartości zł. 862.000.000; 1 t—zł. 482
czyli spadek wartości 1 tony wynosi:

w 1931 r. w stosunku do 1930 roku ca. 20%
w 1932 r. w stosunku do 1931 roku ca. 3,8%

Przeciętna wartość tony towaru wywiezionego z Polski.

Rok 1930: 19922.000 ton wartości zł. 2.433.000.000; 1 t—zł. 128
Rok 1931: 18703.000 ton wartości zł. 1.879.000.000; 1 t—zł. 100
Rok 1932: 13504.000 ton wartości zł. 1.084.000.000; 1 t—zł. 80

czyli spadek wartości 1 tony wynosi:

w 1931 r. w stosunku do 1930 r. ca. 22%

w 1932 r. w stosunku do 1931 r. ca. 20%

Wnioski, narzucające się nam z powyższych zestawień są oczywiste. A więc: spadek wartości naszej towarowej wymiany międzynarodowej o 8% większy niż spadek wymiany towarowej ogólno - światowej dowodzi nieproporcjonalnie wielkiej utraty przez nas kontaktów handlowych z całym światem, czyli, że w naszej międzynarodowej ekspansji handlowej cofnęliśmy się w tył w porównaniu do innych krajów, przyczem gorzej od nas pod względem eksportu jak i importu stoi jedynie Estonja, co łatwo się da wytłumaczyć konkurencją, jaką dla produktów tego kraju stwarza na rynkach międzynarodowych Rosja. Inne kraje, wykazujące spadek w eksporcie większy niż u nas, posiadają na swe wytłumaczenie bądź powikłane specjalne stosunki polityczne, odbijające się na stosunkach handlowych (zatarg Irlandji z Anglją) bądź kompletny chaos walutowy (Chile), czyli przyczyny, które u nas nie mają wcale miejsca.

Z porównań wartości tony towaru wywiezionego i przywiezionego, oraz z procentowych porównań spadku wartości tony towaru przywiezionego i wywiezionego od nas, widać zupełnie wyraźnie naszą słabość gospodarczą, gdyż przywozimy wyłącznie prawie wysokowartościowe towary gotowe, zadowalniając się wywozem surowców i to najprawdopodobniej sprzedawanych poniżej cen rynku światowego, jak również i dlatego, że spadek cen towarów na rynkach światowych dotknął w znacznie silniejszym stopniu nasz wywóz, niż import od nas.

Jeżeli wreszcie przytoczymy cyfry, dotyczące bilansu handlowego za miesiąc sierpień, wykazujące nam nadwyżkę w wysokości wszystkiego zł. 371.000, która jeszcze w miesiącu lipcu wyniosła zł. 9.328.000, to zestawiając wszystkie powyższe dane, otrzymamy dokładną charakterystykę sytuacji, w jakiej znajduje się nasza międzynarodowa wymiana towarowa, wołająca gwałtownie o konieczność bliższego zainteresowania się nią ze strony czynników miarodajnych.

Cóż w tych warunkach czynić należy?

Handel międzynarodowy jest instytucją uświęconą tradycjami wieków. Posiada on swoje zwyczaje i wymagania, któ-

re kształtowały się przez setki lat, przyczem urabiane one były przez narody europejskie t. zw. morskie w zastosowaniu do potrzeb i wymagań krajów przez nie obsługiwanych.

Z przyczyn natury wewnętrznej podczas swej Niepodległości oraz z powodów zewnętrznych w okresie porozbiorowym— Polska nie chciała i nie mogła zajmować się temi zagadnieniami, pozostawiając troskę o nie innym krajom i narodom.

Obecna nasza sytuacja polityczna i gospodarcza oraz zagadnienie mocarstwowego stanowiska Polski stawiają nas wobec konieczności zajęcia się temi zagadnieniami.

Inicjatywa jednostki i ogólny odruch twórczy Rządu i społeczeństwa zdobyłby się na utworzenie technicznej podstawy dla naszego handlu międzynarodowego, jaką jest Gdynia.

To jednak nie wystarcza jeszcze.

Trzeba pomyśleć kto ma w Gdyni pracować, co należy uczynić, żeby w pełni wykorzystać to nasze okno na świat.

Widzimy jasno z przytoczonych poprzednio zestawień cyfrowych, że nasza międzynarodowa wymiana towarowa cofa się we wszystkich kierunkach, wykazując jak pod względem ilości, tak i jakości wyraźne nasze upośledzenie. Naczelnem zagadnieniem chwili jest więc zwiększenie naszych obrotów towarowych z zagranicą, a jednocześnie przestawienie naszego eksportu z surowców na artykuły mniej lub więcej obrobione oraz zapewnienie sobie zarówno źródeł zakupu przy imporcie, jak i beposrednich odbiorców przy eksporcie. Dopiero taki stan rzeczy zagwarantuje nam uzyskanie właściwej ceny za nasze wyroby, oraz nieprzepłacanie zakupywanych przez nas towarów.

Program ten będziemy mogli zrealizować, szukając zbytu naszych wyrobów w krajach o niższej kulturze gospodarczej i nieuprzemysłowionych, które skazane są przez długie jeszcze lata na przywóz półproduktów oraz wyrobów gotowych, jak również szukając bezpośrednich źródeł zakupu surowców, których dostawcami są przeważnie kraje, mogące być odbiorcami naszych wyrobów przemysłowych.

Jedyną trudnością w realizacji tego programu, którego najistotniejszym celem jest zredukowanie wartości tony towaru przywożonego do nas (surowce) i podwyższonej wartości tony towaru wywożonego od nas (wyroby przemysłowe), jest fakt, że kraje te leżą za oceanem, czyli, że niedość jest w tym wypadku

organizować handel międzynarodowy, lecz należy organizować specjalnie handel zaoceaniczny, czyli morski.

Techniczny aparat w Gdyni posiadamy świetny, objekty wymiany towarowej z temi krajami bezwarunkowo istnieją, należy jeszcze tylko posiąść aparat techniczny ludzki, któryby mógł nam ułatwić nasze przedsięwzięcie.

Uważam, że handel zaoceaniczny jest najbardziej skomplikowaną formą handlu międzynarodowego, a to ze względu na wielkie odległości, dzielące nabywców od sprzedawców i wynikające w związku z tem trudności w dokładnem wzajemnem poznaniu obustronnych warunków handlu.

Wiekowe nasze zaniedbania w tej dziedzinie, dalej brak czasu nie pozwalają nam, moim zdaniem, na improwizowanie tego handlu i stopniowe samodzielne ujmowanie go w swoje ręce.

Podobnie jak w 20 latach zeszłego stulecia, dzięki genjalnie śmiałej decyzji Lubeckiego, Polska, sprowadzają rzemieślników i przemysłowców obcych, udzielając im najrozmaitszych przywilejów, stworzyła podwaliny pod nasz silny, do dziś dnia istniejący przemysł przetwórczy, gdyż rezygnując z nierozsądnej megalomanji, odrobiła natychmiast swoje zaległości w rozwoju gospodarczym, biorąc przykłady gotowe i w dodatku wszystko co najlepsze z Zachodu, tak i dziś — w dziedzinie zaspokojenia naszej gwałtownej potrzeby zorganizowania i rozbudowy naszego handlu morskiego — winniśmy czerpać z doświadczenia narodów, posiadających wielkie tradycje w handlu międzynarodowym, a mianowicie: anglików i holendrów i, ucząc się od nich oraz przejmując ustalone już i wypracowane dużym nakładem pieniędzy, czasu i wysiłków formy, musimy stworzyć podwaliny dla przyszłego, samodzielnego zupełnie polskiego handlu zamorskiego.

Zdaniem mojem, zwłaszcza w dzisiejszych czasach praktycznego ścierania się handlu wolnego z reglamentowanym, w których wymagana jest znacznie większa znajomość rynków, niż w normalnych, nie możemy pozwolić sobie na improwizację tego działu życia gospodarczego.

Daleki jestem od przypuszczeń, że przedsiębiorczy zmysł narodu polskiego nie dałby sobie rady z pokonaniem trudności, związanych z organizacją handlu zamorskiego, lecz stoję na stanowisku, że w chwili obecnej szkoda jest czasu i pieniędzy na

wybijanie otwartych drzwi, skoro wystarczy poprostu sięgnąć ręką, żeby mieć wszystko do dyspozycji, tembardziej, że potrzeby naszego bilansu płatniczego są naprawdę coraz bardziej palące. Należy również liczyć się z trudnościami finansowemi, jakie spotykać musimy przy rozbudowie naszego handlu zamorskiego. Długotrwałość transportu, a niejednokrotnie konieczność kredytowania jak polskich tak i zamorskich odbiorców, wysuwają na plan pierwszy sprawę posiadania do dyspozycji odpowiednich środków, umożliwiających finansowanie tranzakcyj. Wszak polski producent, walczący z trudnościami, połączonemi z finansowaniem samej produkcji, absolutnie nie jest w możności przejęcia na siebie finansowania tranzakcji w okresie transportu, trwającego 6 tygodni i dłużej, czyli że nie jest on w stanie dojść do zwykłego, przy tranzakcjach zamorskich oferowania towaru cif port odbiorczy. Również polski odbiorca szuka surowców zamorskich, lecz tylko na kredyt, nie mogąc ich prawie nigdy opłacać za konosamentem po nadejściu towaru do portu.

W tych warunkach instytucje t. zw. „general merchant" (wielkie domy eksportowo-importowe, zajmujące się eksportem i importem najrozmaitszych artykułów), istniejące we wszystkich wielkich portach i miastach europejskich, zainstalowane u nas, organizowane przez doświadczonych w tego rodzaju przedsięwzięciachAnglików lub Holendrów, cieszące się poparciem naszych czynników miarodajnych, mogą nietylko pchnąć nasz handel zamorski na pożądane dla naszego gospodarstwa narodowego tory, lecz również przynieść nam mogą środki finansowe, umożliwiające nam ominięcie nieodzownych w chwili obecnej „general merchants" w obcych portach i miastach, z których nasze życie gospodarcze nie czerpie korzyści.

Zwłaszcza w dzisiejszych czasach t. zw. „handlu kompensacyjnego", który w zasadzie nie jest niczem innem, jak wymianą towarową między dwoma krajami, pośrednictwo tych „general merchant" staje się wprost nieuniknione, gdyż tylko takie organizacje są w stanie przejąć na siebie poza finansowaniem dostawy towaru z obydwóch w grę wchodzących krajów, również i ryzyko walutowe, dalej usunięcie trudności, związanych z reglamentacją dewiz i t. p. ograniczeń handlu międzynarodowego, jakie spotykane są dziś prawie wszędzie, a w szczególności w krajach zaoceanicznych.

Wyzbycie się zbytecznej megalomanji z umiejętnem wykorzystaniem doświadczenia i pomocy obcych, pozwoli nam dopiero naprawdę realizować nasz handlowy program morski, który przeprowadzony racjonalnie pozwoli zabezpieczyć równowagę naszego bilansu płatniczego przez zwiększenie naszych obrotów z zagranicą wogóle, zaś w szczególności przez skierowanie dróg naszej ekspansji handlowej na bardziej interesujące nas rynki zamorskie. W rezultacie pozwoli nam to podnieść wartość przeciętnej tony wywożonego przez nas towaru do wysokości, odpowiadającej poziomowi naszego uprzemysłowienia.

Wskazane powyżej cele są osiągalne jedynie z pomocą doskonałej wewnętrznej organizacji gospodarczej, oraz uzupełniając w niej luki, wykorzystywaniem w miarę możności kapitału doświadczenia, gromadzonego wiekami przez inne narody.

Jan Wroczyński.

Zagadnienie rozwoju turystyki kołowej w Polsce.

Jeszcze kilka dziesiątków lat wstecz turystyka miała cechy sportu, uprawianego przez szczupłe grono zapalonych amatorów. Popularyzacja jej datuje się od niedawna, a odkąd społeczeństwa zrozumiały jej znaczenie wychowawcze i gospodarcze rozpoczął się okres silnego jej popierania i rozwoju.

Zadanie to jest w Polsce osobliwie ważne, chodzi bowiem m. i. o wzajemne zetknięcie się obywateli z dawnych zaborów, które doprowadziłoby do ich zbliżenia, do zatarcia różnic, a niekiedy nawet rozdźwięków.

Na skutek okazywanego zainteresowania, w odwiedzanych dzielnicach podświadomie wzrastać będzie dążenie do zachowania i rozwoju cech regjonalnych i wzbogacających naszą rodzimą kulturę. Dlatego jednem z naczelnych wskazań propagandy turystycznej jest rozbudzenie kultu dla zwyczajów miejscowych i ochrona folkloru regjonalnego. Zagadnienie to łączy się ściśle z zapewnieniem ludności pewnych korzyści materjalnych, jakie wynikną z rozwoju turystyki.

Czerpiąc przykład ze stosunków zagranicznych, możemy przytoczyć np. korzyści, jakie osiąga miejscowość Oberammergau

w Bawarji, gdzie co siedem lat odbywają się słynne przedstawienia pasyjne.

W Stanach Zjednoczonych brak wprawdzie zabytków, natomiast miejsca wyróżniające się pięknem przyrody i ciekawsze środowiska przemysłowe są tam łatwo dostępne dzięki doskonale rozwiniętej sieci drogowej i dostępnemu środkowi lokomocji w postaci samochodu.

Dążąc u nas w kraju do rozwoju turystyki, możemy stworzyć nowe pozycje dochodowe w gospodarce narodowej, ułatwiające byt wzrastającej ludności kraju.

Jeden z najważniejszych postulatów turystyki stanowi zagadnienie rozwoju komunikacji samochodowej, która posiada specjalne walory. Daje ona możność zatrzymania się w każdej miejscowości i temsamem ułatwia kontakt z przejeżdżanemi okolicami, pozwala dotrzeć do każdej pożądanej miejscowości, leżącej nawet na uboczu od głównych szlaków, a zarazem jest ona tańsza od innych środków lokomocji.

Mniejszą pojemność pojazdów samochodowych (autobusów) w stosunku do pociągów kolejowych można zapisać raczej na jej dobro, przyczynia się bowiem do jej elastyczności i pozwala łatwiej dostosować ją do różnych zainteresowań poszczególnych grup turystów.

Dla tych względów komunikacja samochodowa wysuwa się na czołowe miejsce w rozwoju turystyki kołowej.

Dotychczasowa komunikacja autobusowa w Polsce ma znaczenie więcej gospodarcze jak turystyczne. Ułatwia ona kontakt pomiędzy szeregiem miejscowości, niedostatecznie lub zupełnie niepowiązanych siecią kolejową.

Próby użycia autobusów do celów turystycznych były dotychczas zbyt prymitywne, niedostateczne a zwłaszcza należycie nieprzemyślane i dlatego nie dawały wyników pomyślnych. Zagadnienie to staje się tem aktualniejsze, że stoimy obecnie wobec przebudowy komunikacji autobusowej.

Sprawa ta jest tem istotniejsza, że Ustawa Koncesyjna dla przewozu zarobkowego osób pojazdami mechanicznemi z dnia 14 marca 1932 (Dziennik Ustaw Nr. 32 z dnia 18. IV. 1932 r.) reglamentująca dotychczasowe przedsiębiorstwa przewozowe autobusowe, jak i ciężarowe, w pewnym stopniu sprecyzowała swój pogląd na zagadnienie turystyki, dając dla tych celów dość

istotne ulgi, bo zwalnia inicjatorów tej akcji od całego szeregu zabiegów, pozostawiając ten dział wolnej grze konkurencyjnej.

Art. 8 pkt. 1 (6), i 7) precyzuje, że nie potrzeba uzyskiwać koncesji:

1) dla doraźnego przewozu zarobkowego pojazdami mechanicznemi osobowemi, wynajmowanemi w całości,

6) na przewóz uczniów do szkół, oraz przewóz osób w celach krajoznawczych i turystycznych pojazdami mechanicznemi instytucyj kulturalnych i społecznych, lub przez nie do tego celu wynajętemi i

7) na doraźne przewozy wycieczkowe, organizownae przez towarzystwa turystyczne.

Dalej Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 6 lipca 1932 r. (Dziennik Ustaw Nr. 95 z dnia 31. X. 1932 r.) formułuje jaśniej jak należy interpretować te artykuły Ustawy w:

§ 3 (1) Za doraźny przewóz w rozumieniu art. 8 1 pkt. i 7 należy uważać przewóz, który nie jest wykonywany regularnie pomiędzy określonemi miejscowościami lub w określonych odstępach czasu.

(2) za wynajęcie w całości osobowem pojazdu mechanicznego w rozumieniu art. 8 ust. 1 pkt. 1 należy uważać wynajęcie usług przewozu do dyspozycji wynajmującego za wynagrodzeniem, obliczonem za cały pojazd.

(5) za przewóz w celach krajoznawczych i turystycznych w rozumieniu art. 8 1 pkt. 6 należy uważać przewóz osób dokonywany przez instytucje kulturalne i społeczne, które nie uprawiają przemysłu przewozowego.

(6) za przewozy wycieczkowe w rozumieniu art. 8 pkt. 7 należy uważać okrężne przewozy osób pojazdami mechanicznemi od danego miejsca i zpowrotem do tego samego miejsca za wynagrodzeniem, liczonem za cały przewóz okrężny. Za towarzystwa turystyczne w rozumieniu art. 8 pkt. 7 należy uważać towarzystwa turystyczne o charakterze społecznym, nieuprawiające przemysłu przewozowego.

Liberalizm ustawowy był podyktowany właśnie troską o ewolucję turystyki w Polsce.

Coprawda kryje się w tym specjalnie sformułowanych lukach poważne niebezpieczeństwo, szczególnie w ustępie 1 art. 8, który

dotyczy tak zwanych doraźnych przewozów wynajmowanych w całości. Obawiamy się, że przedsiębiorstwa dzikie, bezkoncesyjne mogłyby zacząć uprawiać politykę dumpingową w stosunku do przedsiębiorstw koncesjonowanych, obciążonych specjalnemi świadczeniami na rzecz Państwa, zobowiązanych przestrzegać rozkładu jazdy, i t. d. właśnie na ich normalnie obsługiwanych linjach.

Dlatego też sądzimy, że przedsiębiorstwa autobusowe koncesjonowane będą mogły wykorzystać swój tabor rezerwowy, względnie wozy w danej chwili wolne, dla doraźnych przewozów. Byłoby może wskazane, by wozy rezerwowe specjalnie karosować nadając im tem charakter zbliżony do typowych samochodów turystycznych.

Niestety rozwiązanie sprawy napotyka znaczne trudności w praktyce i jest uzależnione od pomyślnego rozwoju licznych czynników.

Na czoło ich wysuwa się zagadnienie utrzymania i rozwoju dróg kołowych. Racjonalna gospodarka drogowa wymaga stałego dopływu b. znacznych funduszów, których zdobycie staje się coraz trudniejsze. Pomyślne rozwiązanie tego zagadnienia zagranicą ułatwiła znaczna przewaga istniejących tam pojazdów mechanicznych nad konnemi. W Polsce istnieje wręcz odwrotne zjawisko, ponieważ stosunek obciążenia konnego do mechanicznego na państwowych drogach bitych w r. 1930 stanowił 2,36:1, zaś w jednostkach ruchu na dobę pojazdów konnych do mechanicznych 247:50. Poczynione doświadczenia wykazały niewątpliwie, że pojazdy konne przyczyniają się do większego zniszczenia, niż mechaniczne.

Celem znalezienia środków na konserwowanie i budowę dróg stworzony został Państwowy Fundusz Drogowy, który składać się miał z dotacji skarbowej i sum uzyskanych od właścicieli pojazdów mechanicznych. Projektowane wpływy miały posłużyć podstawą do uzyskania znacznych kredytów, stopniowo amortyzowanych. Niestety przewidywania rozbiły się o ciężki stan gospodarczy kraju i wpływy wyniosły około szóstej części sumy preliminowanej. Wysokość ich nietylko nie umożliwiła budowy nowych dróg, lecz jest nawet niewystarczająca na pokrycie potrzeb konserwacyjnych. Konieczne są zatem nowe zarządzenia, które umożliwiłyby zdobycie niezbędnych funduszów, ponieważ

zagadnienie drogowe jest dla kraju równie ważne i powszechne jak oświata i obrona, z któremi się wszak ściśle wiąże. O znaczeniu prac drogowych dla zwalczania bezrobocia była już mowa w tem piśmie.

Dalszem zagadnieniem w usprawnieniu naszej komunikacji drogowej jest sprawa zwiększenia jej dochodowości przez obniżenie kosztów zakupu maszyn, ich części, opon, środków napędowych, smarów oraz przez racjonalizację warsztatów remontowych. Usunięcie zbędnego pośrednictwa i tanie kredyty mogą się wydatnie do tego przyczynić. Koniecznym warunkiem zwłaszcza dla rozwoju komunikacji turystycznej jest budowa dworców autobusowych.

Dzięki obecnemu uzgodnieniu poglądów Ministerstwa Komunikacji i Ministerstwa Spraw Wewnętrznych w sprawie dworców autobusowych należy spodziewać się pomyślnego jej rozwiązania. Ułatwią one lepsze wyzyskanie taborów i zapewnią zrzeszeniom turystycznym, a nawet poszczególnym grupom turystów umiarkowaną w cenie komunikację. Już dziś czynione są próby organizacji w niedzielę i święta wycieczek autobusowych, dostępnych szerokim warstwom społeczeństwa.

Gorzej przedstawia się u nas sprawa popularnego zagranicą sposobu zwiedzenia miast w autokarach. Próby czynione w Warszawie zawiodły z powodu nikłej frekwencji. Ufamy jednakże, że ten sposób dałby się u nas zaszczepić przy odpowiedniej propagandzie i przygotowaniu akcji. Należy rozbudzić w społeczeństwie potrzebę poznania nietylko dalszych okolic kraju lecz i stale zamieszkałych miejsc. Pozwoli to stale utrzymywać taką komunikację turystyczną, której brak odczuwa się niejednokrotnie przy wycieczkach cudzoziemskich. Poza tem stworzy to nowe źródła zarobkowania zarówno dla pracowników fizycznych jak i umysłowych w charakterze wykwalifikowanych przewodników.

R. Adamowicz.

Lotnictwo i turystyka.

Wielu jeszcze jest na świecie zwolenników turystyki uprawianej wyłącznie zapomocą najstarszego i najprymitywniejszego środka lokomocji — t. j. własnych nóg.

Twierdzą oni, że stuprocentowy turysta — to piechur, że poznać kraj i jego piękno prawdziwie i głęboko — można tylko, wędrując pieszo.

Może jest w tem wiele prawdy, lecz ten sposób poznawania kraju jest dziś nie do pomyślenia — chociażby ze względu na czas.

Tylko nieliczne jednostki, specjalnie zamiłowane, mogą sobie pozwolić na ofiarowanie temu zamiłowaniu całego swego czasu, czyli stać się turystami zawodowymi.

Przeciętny śmiertelnik, rozporządzający tylko wolnemi chwilami od pracy zawodowej, na cele turystyczne — musi sobie radzić inaczej.

Musi szukać takich środków lokomocji, które pozwolą mu możliwie szybko znaleźć się w danej miejscowości, a którą postanowił zwiedzić i poznać.

I dlatego ci wszyscy, którzy chcą zaspokoić wspólną cechą wszelkich turystów t. j. zachłanność na poznanie jaknajwiększej ilości — godnych zwiedzenia — miejscowości muszą korzystać z różnych środków komunikacji, łącząc je z najszybszym, czyli komunikacją lotniczą.

Jest to nieodzowne dla dzisiejszego turysty, który ma z reguły bardzo ograniczony czas.

Nietylko zresztą oszczędność czasu przemawia za komunikacją lotniczą, jako zasadniczym środkiem lokomocji nowoczesnego turysty.

Względy bezpieczeństwa tej komunikacji, jej wygody i jej komfort — są również bez konkurencji.

Połączenie najprymitywniejszego środka lokomocji z najbardziej nowoczesnym, daje rezultaty, z których trzeba sobie dokładnie zdać sprawę.

Weźmy taki przykład.

Odlatując o 7-mej rano z Warszawy, jesteśmy przed 9-tą w Krakowie.

Mając do dyspozycji tylko jeden dzień wolny od zajęć, możemy być przez blisko 9 godzin w Krakowie, co wystarczy na zwiedzenie Wawelu, paru kościołów i muzeów, obejrzenie pokrótce miasta, — i wrócić tego samego dnia około pół do ósmej wieczorem do Warszawy.

W tym tak pracowicie spędzonym turystycznym dniu, znajdzie się z pewnością chwilka również na ugaszenie pragnienia i głodu w jakiejś knajpce krakowskiej.

I to wszystko w ciągu jednego dnia (nie doby — a dnia).

Dla takiej jednodniowej wycieczki, odpadają koszta noclegu w hotelu, czy też konieczność spędzenia dwu nocy w pociągu, co z pewnością nie należy do przyjemności—nawet w sleepingu.

Analogicznie prawie, można sobie urządzić w ciągu jednego dnia wycieczkę do tak cudownego a tak mało znanego, naszego kresowego grodu, Wilna.

Dziś już siedem miast naszych ma połączenie lotnicze z Warszawą (Kraków, Katowice, Poznań, Bydgoszcz, Gdańsk, Wilno i Lwów).

W każdym poszczególnym wypadku trzeba przed projektowaniem wycieczki przestudjować rozkład lotów Polskich Linji Lotniczych „Lot".

Użycie komunikacji lotniczej nietylko jest bardzo dogodne dla zwiedzenia miast.

Dzięki lotnictwu może np. mieszkaniec stolicy, odleciawszy w sobotę o godz. 3.30 z Warszawy, być o godz. 5.40 w Gdańsku a stamtąd w ciągu kilkudziesięciu minut dojechać samochodem do polskiego brzegu Bałtyku.

Całą niedzielę może używać nadmorskich rozkoszy a w poniedziałek o godz. 11.30 być już przy pracy w Warszawie odleciawszy z Gdańska o godz. 9.30.

Sprzymierzeńcem turysty jest w Polsce lotnictwo nietylko w swej normalnej komunikacyjnej formie.

Stoją jeszcze do jego dyspozycji taksówki powietrzne.

Przypuśćmy, że towarzystwo składające się z 4 osób, chce odbyć wycieczkę po Pomorzu, wybierając sobie jako bazę operacyjną Bydgoszcz.

Samolot-taksówka dla 4 osób, wynajęta na przelot do Bydgoszczy i zpowrotem do Warszawy, na przeciąg 24 godzin, kosztować będzie około 600 złotych. Zatrzymanie samolotu na dalszą dobę, podnosi już koszt bardzo nieznacznie.

Wspomnieć wreszcie należy również i o najwyższej formie współpracy turysty z samolotem. To latanie na własnym samolocie turystycznym, pilotowanym przez siebie lub swego pilota.

Jest to bezwzględnie najidealniejszy sposób podróżowania w celach turystycznych, lecz wymaga dobrego stanu zdrowia, umiejętności pilotażu, no i własnego samolotu.

Tu już mamy do czynienia z kosztowną przyjemnością, jednak nie tak drogą, aby była dostępną tylko dla krezusów.

Koszt posiadania własnego samolotu turystycznego niewiele przekroczy koszta związane z zakupem dobrej limuzyny samochodowej.

Nie posiadamy jeszcze w Polsce takich zapaleńców lotniczej komunikacji, którzyby mieli samoloty pilotowane przez będących na żołdzie właściciela — pilotów.

Natomiast zwolenników lotnictwa, posiadających własne samoloty turystyczne, przez siebie pilotowane, jest już poważna garstka.

Zalety komunikacji lotniczej wzrastają z odległością miejsca do którego chcemy dolecieć, ponieważ zysk na czasie, w porównaniu z innymi środkami lokomocji — wzrasta z wzrostem odległości.

Dziś możemy już dolecieć, pod polską banderą lotniczą do: Czerniowiec, Bukaresztu, Sofji, Salonik, Brna, Wiednia, Rygi i Tallina.

Odlatując n. p. o 7-mej rano z Warszawy, jesteśmy o godz. 12-tej już w Wiedniu.

Albo: pasażer, który odleciał z Warszawy o godz. 10.30 rano jest o godz. 7.10 po poł. w Bukareszcie.

Zaznaczyć jeszcze należy, że połączenia lotnicze polskie z zagranicznemi portami lotniczemi to nie „ślepe" połączenia — lecz połączenia wiążące polską sieć komunikacji lotniczej z międzynarodową siecią tej lokomocji, dające możność odbycia podróży powietrznych — nieomal — po całym świecie.

Uprawianie turystyki przy pomocy samolotu ma jeszcze obecnie w Polsce posmak czegoś niezwykłego.

Można jednak twierdzić z całą pewnością, że w niedługim bardzo czasie — samolot, stanie się nieodłącznym przyjacielem obywatela w jego wypoczynkowych podróżach.

Że taksamo jak n. p. we Francji zamożny wieśniak, w niedzielę czy święto wybiera się na wycieczkę własnym samocho-

dem, którym w tygodniu wozi wino lub zgoła... nierogaciznę, tak samo cała rodzina będzie udawać się w bliskiej przyszłości na „weekend" własnym samolotem. Z tą różnicą, że można będzie wtedy projektować dalsze i ciekawsze wycieczki.

A wycieczki takie lubi każdy turysta.

Inż. L. Polanowski.

O celach i zadaniach technika.

Słowo τεχνη znaczy po grecku sztuka. Istotnie technika jest sztuką zużytkowania dostarczanych nam przez przyrodę surowców oraz źródeł energji w celu ułatwienia życia i podniesienia dobrobytu szerokich warstw społeczeństwa. Ludzkość rozwija się, kroczy naprzód, jednocześnie życie komplikuje się coraz bardziej i wskutek tego powstają pewne potrzeby, pewne konieczności gospodarcze, od zaspokojenia których zależny jest dalszy rozwój i postęp tejże ludzkości. Z tych konieczności czerpie swe źródło i z nich początek bierze rozwój techniki. Twory jej, zarówno najpotężniejsze maszyny i budowle, jak i najprostsze przyrządy, używane w życiu codziennem, powstają dlatego, że życie gospodarcze na drodze swego rozwoju obejść się bez nich nie może, odczuwając powszechnie ich brak. Ta nagląca potrzeba skłania technika do pracy nad rozwiązaniem nasuwającego się problematu, ta konieczność pcha jego inicjatywę w tym kierunku.

Pozwala nam to zrozumieć, że zagadnienia techniczne są jednocześnie zagadnieniami gospodarczemi, zaś ku ich rozwiązaniu kroczymy drogą poznawania, a potem umiejętnego stosowania praw przyrody. Stąd, w dążeniu do rozwiązania jakiegokolwiekbądź problematu technicznego, musimy rozpocząć od rozważań *gospodarczych*, które ukazują nam potrzebę i celowość naszej pracy w określonym kierunku, wślad za niemi idą rozważania *matematyczno-przyrodnicze*, czyli praca naukowa nad stworzeniem pewnej idei, czy też pomysłu tworu technicznego, natenczas nasuwa się konieczność wyobrażenia go *w rysunku*, albowiem rysunek ten jest jednocześnie pouczeniem do wykonania w praktyce

zagadnienia, obmyślonego i opracowanego w teorji. Rysunek taki zawierać musi wszelkie szczegóły i być łatwo zrozumiały dla wykonawcy, który posługiwać się nim będzie w warsztacie lub na budowie. Materjalne wykonanie obmyślonego i odrysowanego tworu technicznego nie kończy długiego szeregu zadań inżyniera. Musi on jeszcze udowodnić, że wynik jego pracy odpowiada stawianym mu wymaganiom.

Praca inżyniera nie jest łatwa i, aby była wydajna i istotnie pożyteczna, wymaga od tego, który się jej poświęca znajomości rozmaitych gałęzi wiedzy. Poznanie *potrzeb i warunków gospodarczych*, wykorzystanie *nauk matematyczno - przyrodniczych*, oraz dokładna znajomość *sposobów wytwórczych* — oto są trzy prządki żywota technika. Wiedza i praktyka splatają się tu nierozerwalnie i tylko ścisła ich współpraca potrafiła doprowadzić przemysł do współczesnego rozwoju i stała się nieodzownym warunkiem dalszego postępu.

Podkreśliłem już ścisły związek zagadnień technicznych i gospodarczych. Gdy sobie to uświadomimy, staje się dla nas oczywistą konieczność zaznajomienia technika z życiem gospodarczem i jego zasadami, i dlatego w wykształceniu technika niemałą rolę odgrywają nauki ekonomiczne. Jednakowoż podstawę wiedzy technika, kamień węgielny, na którym spoczywa cały gmach techniki, stanowi *matematyka*, albowiem twory techniczne tylko wówczas spełnić mogą swe zadanie, gdy temu odpowiadają ich kształty, wymiary i rozmieszczenie ich części. Zmusza to technika do ciągłego posiłkowania się w swej pracy miarą i rachunkiem, oraz do dokładnego przyswojenia sobie wiedzy matematycznej. Istnieją całe dziedziny zagadnień technicznych, rozwiązywanych przy biurku zastosowaniem złożonych rachunków matematycznych. Podejmowanie tak trudnych zadań nie wkracza oczywiście w zakres codziennej pracy inżyniera, stanowi raczej zajęcie uczonych badaczy, ograniczone do niewielkiej liczby osób. Ci muszą być doskonale biegli w wyższej matematyce, większości jednak techników, zatrudnionych w praktyce, wystarcza znajomość zwykłej matematyki obok pierwszych zasad wyższej.

Technika posługuje się w swej pracy tworzywami, czyli materjałami, dostarczanemi przez przyrodę, jednakże są one tam przeważnie w stanie surowym, (np. metale w postaci rud). Zadaniem technika jest nadanie temu surowcowi postaci zdatnej

do zastosowania w technice. Sposobów tego przerobu uczy nas *chemja*, nauka o łączeniu i rozkładzie ciał. Zjawiskom chemicznym towarzyszą zawsze przemiany energetyczne: mechaniczne, cieplne, elektryczne lub świetlne. Korzysta z nich obficie technika w postaci np. pracy materjałów wybuchowych, ciepła spalonego pod kotłem węgla, lub energji elektrycznej ogniw galwanicznych. Poznanie zjawisk chemicznych ułatwia zatem zrozumienie i opanowanie przemian energetycznych.

Materjały, stosowane w technice, nie ograniczają się do pierwiastków chemicznych lub ich jednolitych związków. Należą tu jeszcze liczne szeregi konglomeratów, stopów, roztworów stałych lub płynnych, wreszcie ciał organicznych, jak drzewo, skóra, guma, materjały włókiennicze i t. d. Wszystkie one mają swe osobliwe własności, warunkujące ich praktyczne zastosowanie. O własnościach tych poucza nas *towaroznawstwo*, posiłkujące się w swych poszukiwaniach metodami chemicznemi i mechanicznemi, stosując obok nich jeszcze badania mikroskopowe, polarymetryczne i rentgeniczne. Wymaga to znajomości optyki, stanowiącej jeden z działów wielkiej i potężnej gałęzi wiedzy — *fizyki*, gruntowne poznanie której stanowi dla technika o całej jego pracy, gdyż większość zjawisk technicznych jest natury fizykalnej. Oczywiście poznanie rządzących niemi praw jest konieczne dla należytego opanowania zagadnień technicznych.

Dalszy dział fizyki, grający w technice rolę pierwszorzędną stanowi *mechanika*, nauka o ruchu i równowadze ciał pod działaniem sił. Zgodnie z jej przedmiotem dzieli się ona na *kinetykę*, zajmującą się zależnością ruchu od sił, które go wywołują, i *statykę*, wskazującą warunki równowagi ciał pod wpływem działania sił. Swe zastosowanie praktyczne znajdują one w mechanizmach, czyli maszynach. Maszyny mogą albo wykonywać pracę i wówczas zwą się roboczemi, albo też, nosząc miano silników, służą do przekształcenia energji, dostarczanej następnie maszynom roboczym.

Zasady statyki muszą być skrupulatnie uwzględnione przy wznoszeniu wszelkich budowli, aby mimo działających nań sił zewnętrznych, zwanych obciążeniami, zachować równowagę ich w stosunku do bryły ziemnej. Po przekroczeniu pewnej granicy siły te mogą naruszyć spoistość części składowych budowli i zagrozić jej trwałości. Siły te wywołują jeszcze pewne zmiany

wewnętrznego ustroju materji. Zmiany te nazywamy odkształceniami, do jakich zaliczamy np. wyboczenie, zgięcie, skręcenie i t. d. Znajomość tych odkształceń stanowi przedmiot nauki o *wytrzymałości tworzyw.* Dokładne poznanie tych warunków umożliwiło — z jednej strony — poczynić znaczne oszczędności w spotrzebowaniu i zużyciu materjałów, a — z drugiej strony — pozwoliło dokonać tych cudów techniki, jakich jesteśmy świadkami, że wspomnę tylko np. olbrzymie zbiorniki wodne, albo zapory, regulujące ruch mas wodnych, wyzyskanych w następstwie do poruszania potężnych turbin wodnych. Do nich należy też zaliczyć wykonanie wielkich żelaznych zbiorników wodociągowych lub dla gazu świetlnego.

W tem miejscu pragnąłbym dodać kilka słów o *aero- i hydrotechnice,* t. j. technice gazów i cieczy, których zachowanie się pod względem technicznym jest bardzo podobne. Powietrze i woda, obydwa te żywioły, nietylko są niezbędne człowiekowi do życia, lecz służą prócz tego drogą dla jego statków oraz siłą pędną zarówno dla nich jak i innych maszyn.

Człowiek zdawna potrafił wyzyskać prądy powietrzne do obracania śmig wiatraka, mlącego mu zboże, do poruszania statków żaglowych, lub do zabawy latawcem, unoszącym się w powietrzu. Lecz dopiero, kiedy należycie wykształcony technik jął się tych spraw, zdołano je korzystnie wyzyskać dal dobra ludzkości. Turbiny powietrzne, szybkie ślizgowce wodne, i wreszcie nasze ptaki mechaniczne — oto zdobycze, jakie ludzkość zawdzięcza współpracy wiedzy i praktyki. Jakże potrafiono ulżyć ciężkim warunkom pracy górnika budową olbrzymich wentylatorów, wietrzących podziemne korytarze kopalni, jak obniżono koszta wytapiania metali, wdmuchując mechanicznie olbrzymie masy powietrza do wielkich pieców hutniczych, jakie wreszcie udogodnienia stworzył technik gospodarstwu domowemu, doprowadzając gaz nawet do najbardziej odległych dzielnic miasta.

Podobnie dzieje się z postępem hydrotechniki. Praktyczne zastosowanie przeprowadzonych badań naukowych pozwoliło bez porównania lepiej wykorzystać żywioł wodny, niż to potrafili nasi przodkowie. Dla zaopatrzenia się w wodę budowali oni studnie, posiadające pierwotny mechanizm, zwany żórawiem, potem stworzono koła czerpakowe. Podobnie działo się z wykorzystaniem licznych w przyrodzie spadków wodnych. Tylko

mniejsze potrafiono wykorzystać do poruszania kół młyńskich.

Jakże inaczej przedstawia się dzisiejszy stan rzeczy. Od najmniejszych pomp, poruszanych mechanicznie i zaopatrujących w czystą i świeżą wodę poszczególne osiedle, do olbrzymich stacji pompowych, rozprowadzających w wielkich skupieniach ludzkich wielokilometrowemi przewodami smaczną i zdrową wodę, czerpaną niekiedy o kilka setek kilometrów od miejsc spożycia.

Poetyczne wprawdzie, ale nędzne w swej wydajności koło młyńskie przeinaczyła technika w potężne stacje hydroelektryczne, w których wielkie turbiny o mocy, sięgającej już 200.000 KM, poruszają dynamomaszyny, przetwarzające energję spadków wodnych na prąd elektryczny, przewodzony następnie na dalekie przestrzenie.

W ten sposób zbliżyliśmy się do nowego terenu działalności inżyniera — *elektrotechniki.* Kiedy spoglądamy na wielkie zdobycze techniki XIX w., ogarnia nas zdumienie na widok tego przewrotu, jaki w ostatnich dziesiątkach lat uczyniło techniczne opanowanie tego tajemniczego fluidu, znanego pod nazwą elektryczności. Zaiste żadna gałęż wiedzy i techniki nie uczyniła tak szybkich i tak olbrzymich postępów, jak elektrotechnika. Wszak to zaledwie 60 lat dzieli nas od wynalezienia dynamomaszyny, czyli prądnicy, która służy do bezpośredniego przetwarzania energji mechanicznej na elektryczną, dzięki wykorzystaniu zjawisk elektromagnetycznych.

Wprawdzie kilka dziesiątków lat przed wynalezieniem prądnic znano sposób wytwarzania prądu elektrycznego drogą zamiany energji chemicznej na elektryczną w ogniwach galwanicznych, jednakże sposób ten nie byłby wystarczający dla potrzeb dzisiejszych, a zwłaszcza jest za drogi ze względu na koszt zużywanych metali.

Odkąd powstała możność otrzymania energji elektrycznej w każdej prawie pożądanej ilości i w każdem miejscu, jakież olbrzymie i wdzięczne zadania stanęły przed technikiem i, co ważniejsza, zostały przezeń rozwiązane. Rzęsiste oświetlenie pomieszczeń ludzkich, rozpraszanie ciemności ulicznych, poruszanie maszyn, przenoszenie podróżnych i towarów na odległość, wytwarzanie produktów chemicznych, wytwarzanie ciepła, począwszy od drobnych grzejników aż do potężnych pieców hutniczych — wszystko to zostało pomyślnie rozwiązane przez

elektrotechnika w tym krótkim okresie niespełna lat 60-ciu. Nie wyklucza to możności wprowadzenia ulepszeń i dalszego rozwoju tej dziedziny przez nowe pokolenia pracowników na tej niwie.

Elektrotechnika nie ograniczyła się jednak do rozwoju techniki prądów silnych. Zużytkowała ona prądy słabe do porozumiewania się na odległość, stwarzając telegrafy i telefony. Wreszcie w swem nieokiełznanem dążeniu do pokonania przestrzeni, do wyzbycia się więzi metalowych przewodników, elektrotechnika zdołała wynaleźć sposoby przenoszenia fal elektrycznych na odległość bez ich pomocy i pośrednictwa i ukoronowała swe wysiłki w tym kierunku radjofonją. I już sięga wiedza techniczna po nowe zdobycze na tem polu, pragnąc w ten sam sposób poruszać maszyny na ziemi, wodzie, pod wodą i w powietrzu. Mam mocną wiarę, że dzień tego święta wysiłków techniki nie jest odległy.

Zkolei przypomnijmy sobie nasze zdobycze i zadania w dziedzinie przetwarzania energji cieplnej na mechaniczną. Między obu postaciami energji istnieje ścisły stosunek mający zawsze tę samą wartość. Nauka, traktująca o stosunku ciepła do pracy mechanicznej nosi nazwę *termodynamiki.* Wyniki tej gałęzi wiedzy pozwoliły wprowadzić poważne ulepszenia i osiągnąć znaczne oszczędności w naszych maszynach cieplnych. Ponieważ część zużytego w nich ciepła rozprasza się bezpożytecznie, przeto tylko pozostałość, i to niestety dość nieznaczna, posiada skutek pożyteczny, zwany przez nas sprawnością maszyny. Najważniejszym zadaniem inżyniera, budującego te maszyny, jest nadać im największy stopień sprawności. W istocie pochwalić się możemy znacznemi postępami w tej dziedzinie. Nietylko zdołano znacznie usprawnić dawne maszyny parowe, lecz stworzono daleko doskonalsze i większą mocą rozporządzające turbiny parowe, w których wyzyskano ruch samej pary, zamiast jej prężności, jak się to dzieje w maszynach parowych. Zastosowaniem przemyślnych nowoczesnych sposobów spalania najgorszych nawet gatunków węgla, doprowadzono oszczędność zużycia paliwa tak dalece, że turbiny parowe współzawodniczą obecnie skutecznie z turbinami wodnemi pod względem taniości energji.

Obydwa jednak te rodzaje silników cieplnych mają szereg niedogodności, w postaci znacznych objętości, zanieczyszczania pyłem węglowym, trudności obsługi i t. d. Życie domagało się koniecznie innych silników, przenośnych, lżejszych, łatwych do obsługi i t. p. I znów technika zadośćuczyniła wymogom życia,

ofiarując ludzkości motory spalinowe. One to umożliwiły i przyczyniły się do rozwoju nowoczesnych środków komunikacyjnych: samochodów i samolotów. Silniki te odznaczają się przytem znacznie większą sprawnością niż parowe.

Rozległe pole działalności znajduje technika w dziedzinie mechanizmów mierniczych i sprawdzających. Niedość jest bowiem zbudować pewien twór techniczny, należy jeszcze stwierdzić dokładnemi pomiarami jego zdatność. Wreszcie konieczność wydajnej i ekonomicznej pracy w przemyśle wymaga ciągłego sprawdzania należytej działalności czynnych urządzeń technicznych. Do celu tego służą nam liczne i dokładne urządzenia, będące jakby rozszerzeniem i udoskonaleniem naszych zmysłów, co zwłaszcza objawia się w ich automatyzacji, t. j. w samoczynnych sposobach działania, zwalniających człowieka od osobistego udziału w tych czynnościach. Urządzenia te bywają mechaniczne (gazo,- paro,- wodomierze, siłomierze, wagi i t. d.), optyczne (refraktory, polarymetry, fotomierze) i elektryczne, które służą nietylko do mierzenia i sprawdzania przejawów energji elektrycznej, lecz i innych.

Omawiając dotychczas rozmaite dziedziny techniki, uwzględniałem przedewszystkiem zastosowanie nauk fizycznych. Obok nich znajdują zastosowanie również inne działy nauk przyrodniczych i muszą być poznawane przez technika. Nie można projektować połączeń komunikacyjnych bez znajomości wszystkich działów geografji. Znane są wypadki, gdzie nieznajomość warunków klimatycznych krajów zwrotnikowych i nienależyte wskutek tego uwzględnienie współczynnika rozszerzalności szyn, spowodowało ich wyboczenie. Nie można skutecznie eksploatować bogactw kopalnianych bez dokładnej znajomości geologji. Przerób lnu lub bawełny wymaga znajomości botaniki i t. d.

Daję tu oczywiście jedynie gruby zarys tego, co winien przyswoić sobie technik, chcąc pożytecznie pracować w swoim zawodzie. Życie i jego potrzeby wytwarzają konieczność specjalizowania się w rozmaitych gałęziach techniki. W związku ze specjalizacją zachodzi konieczność poznawania innych niewymienionych tutaj gałęzi wiedzy techniczej. Im poważniejsze, im odpowiedzialniejsze stanowisko zajmuje technik, tem większa potrzeba wszechstronnego kształcenia się. Kierownicy przedsiębiorstw technicznych obok doskonałego wykształcenia fachowego

posiadać muszą znajomość pewnych dziedzin prawa, nauk ekonomicznych oraz nowoczesnej wiedzy o naukowem kierownictwie i organizacji pracy. Cechować ich winna umiejętność wnikania w zagadnienia i stosunki gospodarcze, zdolność rządzenia, umysł światły i silna osobowość. Braki w tych kierunkach nie pozwolą technikowi pomyślnie kierować większem przedsiębiorstwem i ostać się dłużej na jego czele.

Różnorodność działalności inżyniera sprawia, że chwila opuszczenia zakładu naukowego nie zamyka bynajmniej okresu kształcenia się, nadchodzi bowiem czas, gdy niedoświadczony jeszcze technik zaczyna stosować swe wiadomości w praktyce i dopiero wówczas ujawniają się jego zdolności w tym lub innym kierunku. Po pewnym okresie pracy zawodowej zdolności te rozwijają się, przyrodzone zamiłowanie kierują jego inicjatywą, dążeniem jego staje się praca wyłącznie w dziedzinie najbardziej go pociągającej i tym sposobem powstaje skrystalizowany technik, specjalista danego fachu.

Jak wszędzie tak i w dziedzinie technicznej są pracownicy wybitni i przeciętni, jedni obdarzeni zdolnościami twórczemi, inni — mogący być jedynie wykonawcami. Jednakże każdy z nich, w miarę swoich sił i uzdolnień, pracować może wydajnie i pożytecznie; jeżeli pierwszym zawdzięczamy imponujące odkrycia i pomysły, — to mrówcza praca drugich nadaje tym pomysłom postać realną i przekazuje je ludzkości do użytku. W ten sposób korzystamy z udogodnień i wygód naszej pracy i w życiu codziennem, gdyż technika, prowadząc dalej dzieło Stwórcy przedłuża człowiekowi rękę i pomnaża jego siły, — stwarzając potężne dźwigi, obrabiarki i t. p., przypina mu skrzydła, unoszące go w obłoki, wreszcie daje mu krok olbrzyma, pozwalając z zawrotną szybkością przezwyciężać odległości. A człowiek oswaja się szybko z tem wszystkiem, przestaje się dziwić, korzysta z tych zdobyczy obojętnie, nie myśląc o tem, że gdzieś i kiedyś istniał umysł potężny, który to obmyślił, stworzył i ofiarował ludzkości swój dar królewski.

Jest to praca inżyniera w y n a l a z c y, która dąży zawsze do wykorzystania energji światowej z największą korzyścią i z najmniejszym nakładem pracy osobistej. Fundamentem jej są omawiane poprzednio gałęzie wiedzy, lecz sam gmach tej pracy dźwiga się dzięki zdolnościom obserwacji i kojarzenia od-

krytych już praw, a następnie logicznego z nich wnioskowania. Praca takiego wynalazcy podlega ochronie we wszystkich krajach. Ta ochrona jej, oraz obrona wobec współzawodników wymaga znajomości i techniki i prawa, dając początek pracy specjalnych inżynierów obrońców patentowych.

Wybitną rolę w pracy wynalazcy odgrywać musi oczywiście i wyobraźnia, która zresztą wywiera swój wpływ i w innej dziedzinie pracy inżyniera, nieco zbliżonej do tamtej, bo również twórczej. Każde większe przedsięwzięcie techniczne wymaga swej porcji wyobraźni, bez różnicy, czy będzie to budowa gmachu pomnikowego, czy przerzucenie mostu nad rzeką, czy przeprowadzenie połączeń komunikacyjnych, czy wytworzenie silnika, lub rozwiązanie zagadnień techniczno-przemysłowych. Projektodawca tych prac winien posiadać nietylko dokładną znajomość sposobów wytwórczych oraz obszerne wiadomości o prawach przyrody, które pozwolą mu uświadomić sobie, jak twór jego będzie się zachowywał w praktyce, lecz obok tego posiadać musi zdolność umiejętnego i ścisłego stosowania swej wiedzy i logicznego wnioskowania, popartego rachunkiem matematycznym. Oto co stanowi właściwą istotę pracy inżyniera konstruktora.

Obowiązki inżyniera nie kończą się wszelako wraz z wykonaniem jego pracy i przekazaniem wyników jej odbiorcy. Ten ostatni wymaga stwierdzenia, że otrzymane urządzenia działają należycie w miejscu ich przeznaczenia. Wymaga to wykonania licznych pomiarów fizykalnych i zawiłych obrachunków. W miarę rozwoju przemysłu czynności te nabrały wielkiej wagi i dlatego poświęcają mu się liczni inżynierowie. Występują oni bądź jako samodzielni doradcy, bądź jako publiczni rzeczoznawcy, bądź wreszcie zajmują stanowiska w zrzeszeniach, mających na celu dozór pewnych urządzeń technicznych (np. stowarzyszenia dozoru kotłów). Działalność ich, aczkolwiek mniej twórcza, przyczynia się znakomicie do wzmożenia pewności ruchu i technicznego rozwoju zakładów przemysłowych.

Utrzymanie w porządku tych ostatnich oraz należyte gospodarcze wykorzystanie ich — jest zadaniem kierowników ruchu, którzy stale przebywają w warsztatach pracy. Pracownikom tym przypada również bardzo ważna czynność podziału pracy wytwórczej. Czynności te wymagają nietyle głębokiej wiedzy, ile doskonałego obeznania się z wszystkiemi szczegółami

wytwórczości, co zdobywa się wyłącznie długoletnią działalnością warsztatową i obcowaniem z robotnikami. Tej stronie działalności technicznej poświęcają się przeważnie jednostki o wybitnie praktycznych skłonnościach i posiadające umiejętność obcowania z robotnikami. Kierując się wrodzonym taktem, poczuciem sprawiedliwości i dobrze zrozumianym interesem, inżynierowie ruchu wywierać mogą wpływ dodatni na stosunki socjalne, stosując odpowiednie traktowanie i zasłużone wynagrodzenie robotników, nie zaniedbując przytem wywierania nacisku na zachowanie należnej sprawności pracy.

Jednakowoż ani wiedza, ani doświadczenie zespołu technicznego nie mogą wyłącznie zapewnić sprawności działania warsztatów pracy. Zastosowanie techniki w przemyśle ma na celu korzyści materjalne, a więc należyte wykorzystanie gospodarcze tych warsztatów, a jest to możliwem tylko w razie harmonijnego działania wszystkich czynników, jakie biorą udział w każdem gospodarstwie przemysłowem. Czynniki te dają się podzielić na pięć grup, z których każda stanowić winna przedmiot pieczy i uwagi ze strony zespołu technicznego i administracyjnego. Grupę pierwszą stanowią wszelkie materjały, znajdujące zastosowanie i podlegające przeróbce lub obróbce; drugą — urządzenia mechaniczne i narzędzia pracy; trzecią — zespół pracowników; czwartą — czynniki nadzoru i sprawdzania; wreszcie piątą — czynniki przewidywania. Tylko doskonała harmonja, panująca między temi działami pracy, zapewnić może korzystne wyniki gospodarcze i społeczne placówki przemysłowej. Stworzenie i zachowanie tej harmonji ciąży na technikach, do czego muszą oni odnaleźć w sobie takie czynniki moralne, jak karność, obowiązkowość i dążenie do postępu.

Życie bowiem kroczy nieustannie naprzód. Czemże byliby starsi inżynierowie, którzy pokończyli studja przed kilkunastu i więcej laty, gdyby się nadal nie kształcili. Staliby się zacofanymi rutynistami, niezdolnymi dotrzymać kroku współczesnym wymaganiom życia i utrzymać rodzimego przemysłu na należytej wyżynie, chroniąc go przed zalewem obcej konkurencji. Na niwie pracy każdego zawodu tylko ci pracownicy stanowią cenny element, którzy posiadają zasób doświadczenia, poparty odpowiednią znajomością postępów wiedzy. Obowiązkiem zatem

technika, pragnącego należycie spełnić swe zadania społeczne, jest nieustanne kształcenie się w swym zawodzie i przyswajanie nowych zdobyczy wiedzy zawodowej, — ciągłe dążenie naprzód. Życiem i pracą jego kierować musi nakaz, tak pięknie wyrażony przez Asnyka:

Trzeba z żywymi naprzód iść
Po życie sięgać nowe,
A nie w uwiędłych laurów liść
Z uporem stroić głowę.

KRONIKA

Z działalności Instytutu Praktycznej Wiedzy Gospodarczej.

W czasie miesięcy letnich i związanych z tem urlopów działalność I. P. W. G. z natury rzeczy miała tempo wolniejsze. Udzielono czytelnikom miesięcznika „Praktyczna Wiedza Gospodarcza szereg porad bezpłatnych w sprawach podatkowych, oraz absolwentom szkolnym w sprawach wyboru zawodu. Czyniono poszukiwania i zbierano materjał informacyjny w sprawach produkcji narzędziowej w związku ze zleceniami, otrzymanemi od władz oświatowych i wreszcie trwały prace przygotowawcze dla działalności zimowej Instytutu oraz dla działu wydawniczego.

KURSY PRZYSPOSOBIENIA TURYSTYCZNEGO.

Obok zainicjowanych dotychczas i prowadzonych kursów Instytut Praktycznej Wiedzy Gospodarczej organizuje obecnie Kursy Przysposobienia Turystycznego. Mają one służyć przeszkoleniu osób, stykających się z turystyką i ruchem turystycznym bądź zawodowo, bądź z racji swych zwykłych zajęć zawodowych. Na kursach wykładane będą przedmioty o charakterze ogólnym (turystycznym) oraz specjalne, interesujące pracowników poszczególnych gałęzi przemysłu i ruchu turystycznego.

W ten sposób program kursów będzie całkowicie dostosowany do każdorazowego zasięgu działalności zainteresowanego słuchacza.

Mając zapewnioną współpracę fachowców w zakresie teoretycznych i praktycznych zagadnień turystycznych, I. P. W. G. przystąpi już w październiku do otwarcia pierwszego kursu. Równolegle z tym kursem, na który słuchacze będą uczęszczać w Warszawie, zorganizowane zostaną kursy korespondencyjne, dla wygody osób, nie mogących przybyć do Warszawy.

W zamierzeniu są również kursy typu wyższego, których ukończenie dawałoby odpowiednie uprawnienia. Na tego rodzaju kurs będą mogli uczęszczać tylko słuchacze, posiadający maturę i dostateczną znajomość dwuch obcych języków (angielski, niemiecki, francuski, włoski). Na kursach będzie poza tem zwrócona uwaga na naukę języków słowiańskich. Kierownictwo Kursów spoczywać będzie w ręku D-ra Stanisława Serwina.

Bliższych informacyj udziela Biuro Instytutu Praktycznej Wiedzy Gospodarczej. Warszawa, Widok 20, tel. 540-92.

KONKURSY INSTYTUTU PRAKTYCZNEJ WIEDZY GOSPODARCZEJ.

Wobec zbliżającego się terminu konkursów Instytut P. W. G. zaprosił grono wybitnych fachowców do udziału w sądzie konkursowym. Dotychczas udział swój przyrzekli P. P.: Poseł Dr. Zbigniew Madeyski, Naczelny Dyrektor Funduszu Pracy, Profesor Edward Lipiński, Poseł Zygmunt Sowiński, Inżynier Namysł, Inżynier Stefan Katelbach, Radca Stefan Podworski, Poseł Edward Idzikowski, Inż. Aleksander Luciński, Inż. Leon Polanowski.

NOWE WYDAWNICTWA.

STEFAN PODWORSKI. *Turystyka w naszem życiu gospodarczem.* Nakładem Instytutu Praktycznej Wiedzy Gospodarczej. Warszawa 1933.

A. MACHHOLZ, Magister Praw. *Postępowanie nakazowe w sprawach wekslowych i czekowych.* Nakładem Komunalnego Związku Kredytowego w Poznaniu. Poznań 1933.

PIOTR DRZEWIECKI. *Zaniedbane źródła dobrobytu w Polsce.* Wydawnictwo „Ligi Pracy", Warszawa 1933/34.

WŁADYSŁAW BALIŃSKI. *Metody przechowywania i porządkowania papierów w biurze i w domu.* Wydawnictwo „Ligi Pracy". Warszawa.

SPROSTOWANIE.

W poprzednim numerze naszego miesięcznika zaszła omyłka w nazwisku Pana St. Sielskiego, autora artykułu p. t. „Budżety turystyczne zagranicą i w Polsce", co niniejszem prostujemy.

REDAKCJA I ADMINISTRACJA MIESIĘCZNIKA „PRAKTYCZNA WIEDZA GOSPODARCZA" WARSZAWA, UL. WIDOK 20, TEL. 540-92. GODZINY URZĘDOWE 10—14 i 17—19. KONTO P. K. O. 21.886.

WARUNKI PRENUMERATY: ROCZNIE (10 ZESZYTÓW) Zł. 6.— Nr. POJEDYNCZY Zł. 0.75 PODWÓJNY Zł. 1.20.

REDAKTOR ODPOWIEDZIALNY: MIECZYSŁAW PIWOŃSKI.

Konkurs Instytutu P. W. G.

I. P. W. G.

ogłasza konkurs

na temat:

„ZNACZENIE
GOSPODARCZE
I POTRZEBY
NASZEJ
TURYSTYKI“

Szczegóły
w Biurze Instytutu
Praktycznej Wiedzy Gospodarczej, Warszawa,
Widok 20, tel. 540-92.

3630. *Drukarnia Gospodarcza, Warszawa, Wspólna 54. Tel. 8-84-12.*